Dott. Ing. E. MUNARON - Dott. Ing. G. PALATINI - Padova

CITTÀ DI PADOVA

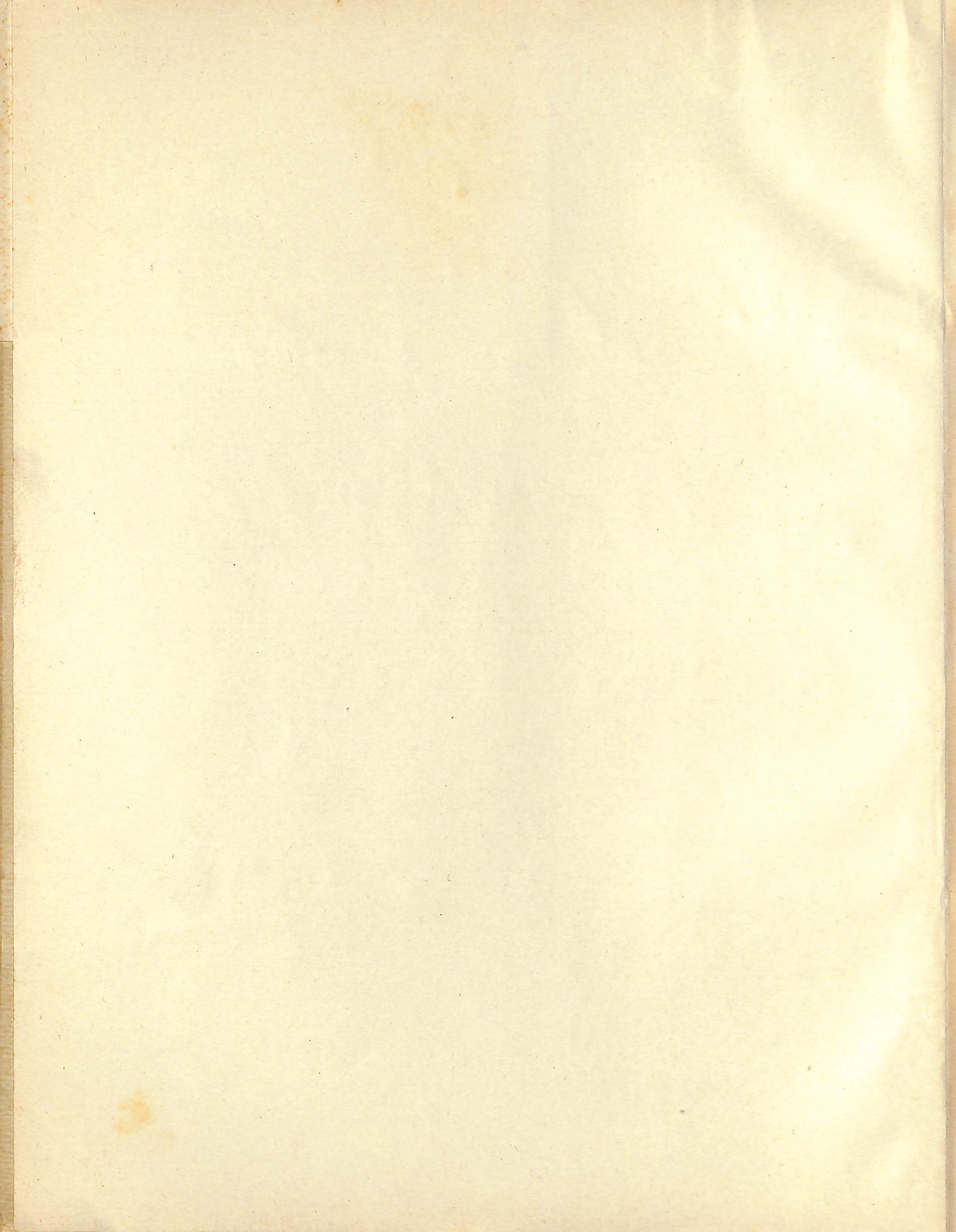
CONCORSO

PER IL

PIANO REGOLATORE

APRILE MCMXXXIII - A. XI E. F.

15-5-33

Carissimo Eico, Ti ringrazio, quando posso, delle buone parole e degli auguri, a cui è troppo tardi per ricambiare. E ti mando la mia relazione al concorso per il piano regolatore di Padova, a cui ho preso parte in collaborazione con altri. Vi sono connessi problemi d'arte che forse ti interesseranno. Con viva cordialità

Tuo Beppe Palatini

Dott. Ing. E. MUNARON - Dott. Ing. G. PALATINI - Padova

CITTÀ DI PADOVA

CONCORSO

PER IL

PIANO REGOLATORE

APRILE MCMXXXIII - A. XI E. F.

CONCORSO PER IL PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ DI PADOVA

ELENCO DELLE TAVOLE

1 - SVILUPPO STORICO DELLA CITTÀ (1 : 10.000)
2 - CARDO E DECUMANI PRINCIPALI (1 : 10.000)
3 - PROVENIENZE REGIONALI (1 : 4.000)
4 - ZONIZZAZIONE (1 : 10.000)
5 - BARICENTRO RESIDENZIALE (1 : 10.000)
6 - NUOVE STRADE - MONUMENTI - FABBRICATI DI VALORE - VERDE (1 : 4.000)
7 - RETE DEI TRASPORTI (1 : 4.000)
8 - RETE STRADALE TOTALE (1 : 4.000)
9 - PIANO GENERALE (1 : 2.000)
10 - VARIANTE (1 : 2.000)
11 - ASSONOMETRIA DELLA ZONA PIAZZA GARIBALDI - GHETTO. PARTICOLARE (1 : 1.000) - SISTEMAZIONE FLUVIALE IN ATTO
12-13 - PROSPETTIVE

a) Bivio tra Via Savonarola e Riviera S. Benedetto e nuovo ponte
b) Ponte Molino, Torre " degli Ezzelini ,, e nuova Riviera Savonarola
c) La Torre " degli Ezzelini ,, da Via Dante
d) Imbocco della nuova via " del Naviglio ,, dal Prato della Valle
e) Abside di S. Sofia, liberata, colla nuova via verso Pontecorvo
f) Quartiere del Ghetto : interno diradato di Corte Lenguazza
g) Resto del convento di S. Urbano con vista dei fabbricati di Via Fabbri (Ghetto)
h) Fianco, liberato, del Duomo, visto da Via Tadi
i) Chiesa degli Eremitani, isolata, vista dal Corso del Popolo

INDICE - SOMMARIO

I - CENNO STORICO-URBANISTICO . . . . . . Pag. 7

II - LA PROVINCIA E LA CITTÀ ATTUALE . . . . » 10

LA PROVINCIA . . . . » 10
LA CITTÀ ATTUALE . . . . » 10
POPOLAZIONE ATTUALE E SUA DISTRIBUZIONE . . . . . . » 11
VIABILITÀ ATTUALE . . . . » 13
TRAFFICO DELLE STRADE PROVINCIALI . . . . » 13
Movimento delle stazioni . . . . » 16
Autocorriere . . . . » 16
Porto fluviale . . . . » 17
Magazzini Generali e Mercato coperto . . . . » 17

III - ANALISI DEL CENTRO . . . . » 17

IV - CRITERI E PROVVEDIMENTI DEL PIANO REGOLATORE . . . . » 19

PRIMO MEZZO - COMUNICAZIONI REGIONALI . . . . » 20
ATTRAVERSAMENTI . . . . » 20
COMUNICAZIONI COLLA STAZIONE FERROVIARIA . . . . » 21
RACCORDI RICHIESTI DALL' ATTUAZIONE DEI NUOVI PERCORSI . . . . . » 22
Raccordo Savonarola-Carmini . . . . » 22
Raccordo Ospedale Civile-Piazza Nievo . . . . » 23
Raccordo Via Macello-Via Portello . . . . . » 24
Raccordo Via Cernaia-Via Cavalletto . . . . » 24
Raccordo Via Gattamelata-Via Fistomba . . . » 24

SECONDO MEZZO - ARTERIA NORD-SUD TANGENZIALE AL CENTRO . . . . » 24

TERZO MEZZO - COMUNICAZIONI TRASVERSALI TANGENZIALI AL CENTRO . . . . . . » 27
Raccordo Savonarola - Corso del Popolo - Eremitani-Porciglia (Comunicazione decumana nord, tangente al centro) . . . . » 28
Raccordo Via XX Sett.-Via Galilei (Comunicazione decumana sud) . . . . » 28

QUARTO MEZZO - PERMEABILITÀ FRA LA PERIFERIA E IL CENTRO . . . . » 28
Raccordo S. Benedetto-Savonarola con Piazza Spalato » 29
Raccordo Piazza Spalato-Porte Contarine . . . » 29
Raccordo zona di Pontecorvo-Centro . . . . » 29
Raccordo Via Vescovado-Dietro Duomo-Via Forzatè » 30

QUINTO MEZZO - DIRADAMENTI . . . . Pag. 30
SESTO MEZZO - ESTENSIONE E LIMITI DELLA CITTÀ FUTURA-ZONIZZAZIONE . . . . . » 32
Zonizzazione . . . . » 34
SETTIMO MEZZO - INCANALAMENTO DELLE NUOVE ATTIVITÀ CITTADINE - CENTRI GENERATORI DI TRAFFICO . . . . » 36
Mercato e Foro Boario . . . . » 3
Macello . . . . » 36
Campi sportivi . . . . » 36
Aereoporto civile . . . . » 37
Stazione tranvie provinciali . . . . . . » 37
Stazione autocorriere . . . . » 38
Porto fluviale . . . . » 38
Bagno pubblico . . . . » 38
Cimiteri . . . . » 38
COMUNICAZIONI TRANVIARIE . . . . » 39
Tranvie interne . . . . » 39
Tranvie provinciali . . . . » 40
ZONE VERDI . . . . » 40
SISTEMAZIONE FLUVIALE . . . . » 42
FOGNATURA CITTADINA . . . . » 42
V - ATTUAZIONE E GRADUAZIONE . . . . » 43
ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE . . . . » 43
GRADUAZIONE DEL PIANO TRENTENNALE E PIANO INDEFINITO » 46

PREMESSA

Si riaffaccia, per Padova, nella stessa enunciazione del bando di concorso, il problema comune, sia pure in varia misura, a quasi tutte le città italiane: provvedere al risanamento e preordinare i futuri sviluppi senza turbare il proprio carattere. L'equilibrio di queste tendenze, spesso in apparenza e talora in realtà, antitetiche fra loro, deriva, nel piano regolatore, dai seguenti capisaldi:

— Esclusione del centro e delle parti caratteristiche da attraversamenti regionali.

— Costituzione di una grande arteria tangenziale al centro e con funzione di "cardo massimo" del futuro complesso urbano.

— Comunicazioni trasversali tangenziali al centro.

— Raccordo dei quartieri periferici.

— Tutte le altre comunicazioni limitate a conseguire la necessaria permeabilità tra zone periferiche e centrali.

— Rispetto dei fabbricati di notevole valore e riduzione al minimo degli espropriì

— Sviluppo della città a Nord-Est.

— Conservazione delle parti compromesse dall'attuale piano di espansione.

I. - CENNO STORICO URBANISTICO

Anche per Padova bisogna cominciare *ab ovo* perchè, in un organismo cittadino storico, il passato ha un valore, sia pure in tempi nei quali il ritmo della vita sociale è particolarmente accelerato e fatti assolutamente nuovi, forse ancor oggi imprevisti e imprevedibili, possono irrompere nel presidio dei provvedimenti e costringere ad arginamenti e a movimenti immediati e a rimedi eroici. L' anima d' una città italiana, non può essere che spiccatamente individuale e non si sopprime nè si deforma neppure in epoche di tendenze livellatrici, d' osmosi universale, d' innovazioni e di scoperte, che sembrano talvolta sovvertire le consuetudini della convivenza civile.

L' abbondante letteratura storica di Padova dispensa però dall' esposizione analitica delle sue trasformazioni storico-urbanistiche e limita il nostro compito a una visione panoramica degli elementi che hanno lasciato, nel volgere della storia, la loro impronta alla città.

Già la remota Padova romana si rivela nella sua struttura : insediata ai lati del suo *cardo maximus*, le odierne vie Dante e Gregorio Barbarigo, e dei suoi vari decumani; circondata, protetta e servita dalla via d' acqua, il *Medòacus minor*, l' odierno Bacchiglione, nella sua grande ansa a nord e ad ovest e nelle sue diramazioni : prima fra queste, il superstite Naviglio. S' intravvede non tanto nelle sue poche sopravvivenze, come i ponti o i ruderi dell' Arena, che dànno solo un' immagine riflessa delle parti esterne al maggiore agglomerato ; ma più nell' intreccio delle strade non distrutto, per quanto sconnesso e contorto dai secoli successivi.

Di Padova romana commerciale ed agricola meglio ci parlano la storia e l' archeologia, dimostrando l' esistenza, fin da quell' epoca, di un centro commerciale diverso dal centro topografico e civile, quello situato lungo il canale navigabile, nel posto dell' attuale Via Roma.

Padova medioevale si cinge di mura nei limiti della cittadella romana, mentre al di là, intorno a chiese e a monasteri, sorgono nuclei di case di varia importanza : piccoli agglomeramenti che, saldati insieme più tardi per un noto processo di formazione urbanistica, costituiranno la più vasta città. L' irregolarità di tali formazioni, non impedì tuttavia che, fino dall' epoca medioevale, talune arterie, pur riannodandosi alle estremità del reticolato castrense, si protendessero decisamente in direzione radiale : formazione determinata dalla funzione della strada quale comunicazione regionale.

Coll' estensione della città sorge una seconda cinta di mura, iniziata alla metà del secolo XIII e pressochè ultimata alla fine del XIV.

A questa diffusione dell' abitato mediante aggregazioni e sinechie, agli adattamenti imposti dall' andamento dei numerosi canali, all' assenza insomma di rigidi piani liberamente disegnati, sono dovute l' irregolarità e la tortuosità delle strade di Padova, come in genere delle città medioevali. Perchè, se Roma aveva dato a Padova l' impronta della sua pianta fondamentale, il medioevo consacrava la città di un crisma anche più profondo, tanto da resistere alle costruzioni, talora notevolissime per mole e per valore architettonico, seguite dal rinascimento all' epoca moderna. La terza dimensione è dovunque collegata alla pianta in maniera indissolubile, sì che, in tutto quanto colpisce l' occhio e lo spirito, Padova, rimaneggiata per secoli, rimane città medioevale : carattere non alterato dalle innumerevoli sopraelevazioni di fabbricati sulla base medioevale, nè dai templi, nè dalle nuove mura e porte veneziane, nè dal suo meraviglioso sistema di piazze, che, compiute dopo la rinascenza, hanno però radici nel Medio Evo. E se queste stigmate non si erano potute cancellare nella sistemazione classica della rinascenza e di quei secoli che ne sono la diretta continuazione stilistica, non maggiore influenza poteva avere l' ottocento, che non ha variato la città nè per estensione nè per cospicuità d' opere architettoniche.

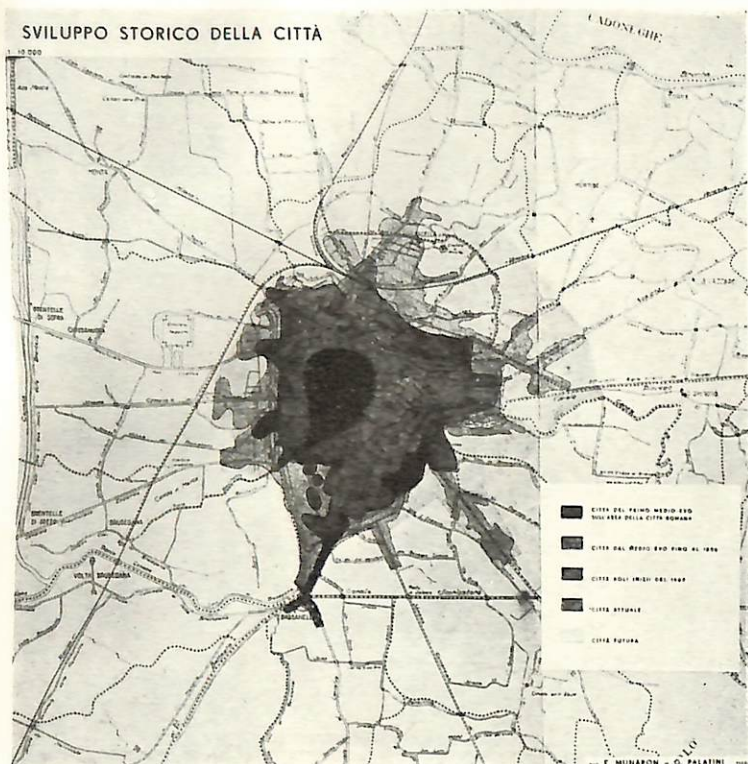
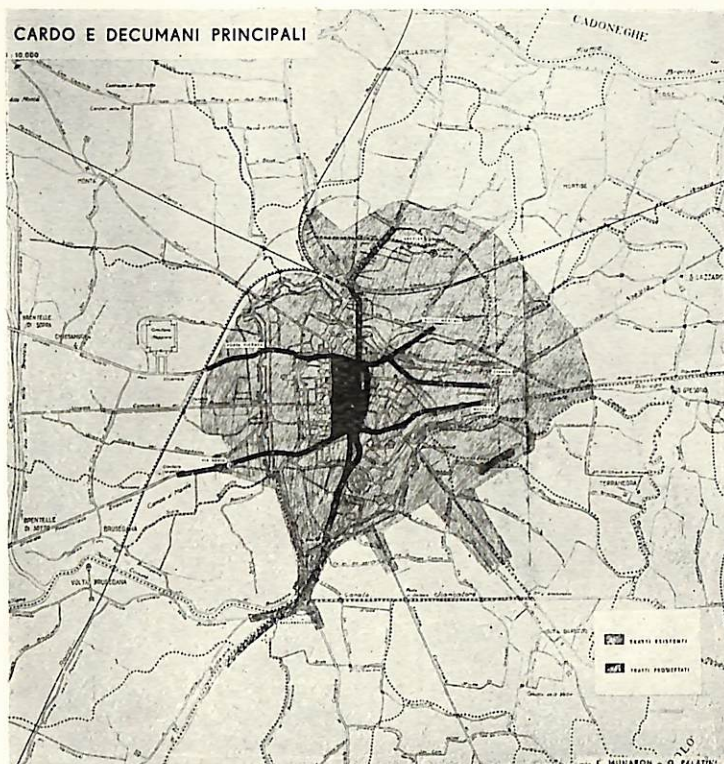
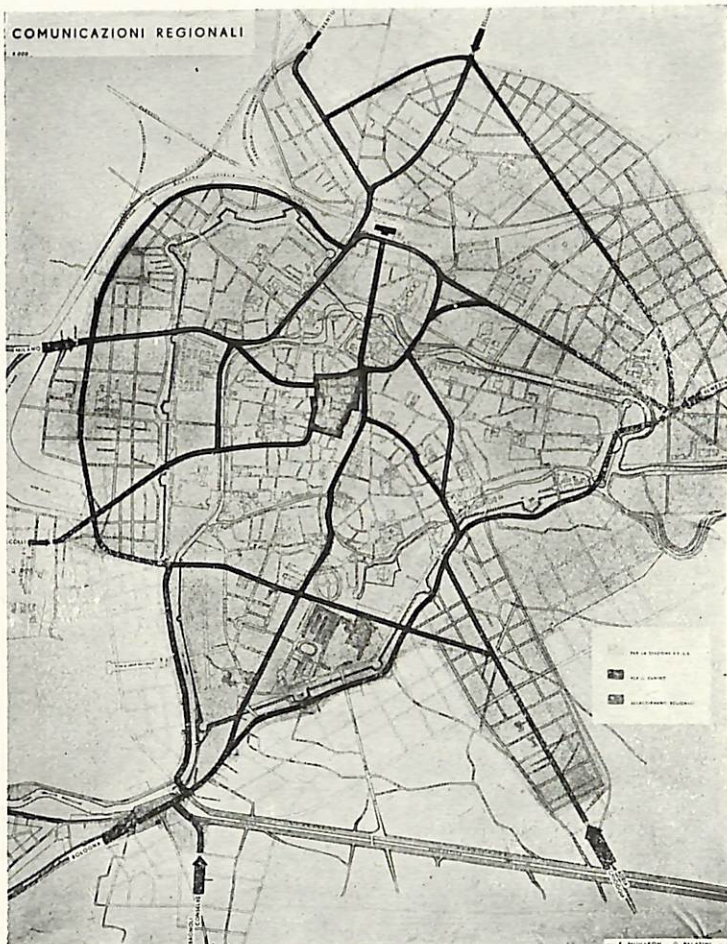
È impossibile precisare gli spostamenti del centro cittadino attraverso la storia. Coerentemente al carattere in prevalenza commerciale della città, passò, in un primo tempo, dalla via del Molo alle Piazze dei Noli, e della Legna (Piazza Garibaldi e Piazza Cavour) punto di convergenza tra le direttrici del mare e di Bologna : tendenza al nord contrastata più tardi dall' attrazione civile del Salone e degli Uffici Municipali e dai mercati delle Piazze della Biada (poi delle Erbe) e del Peronio (poi delle Frutta).

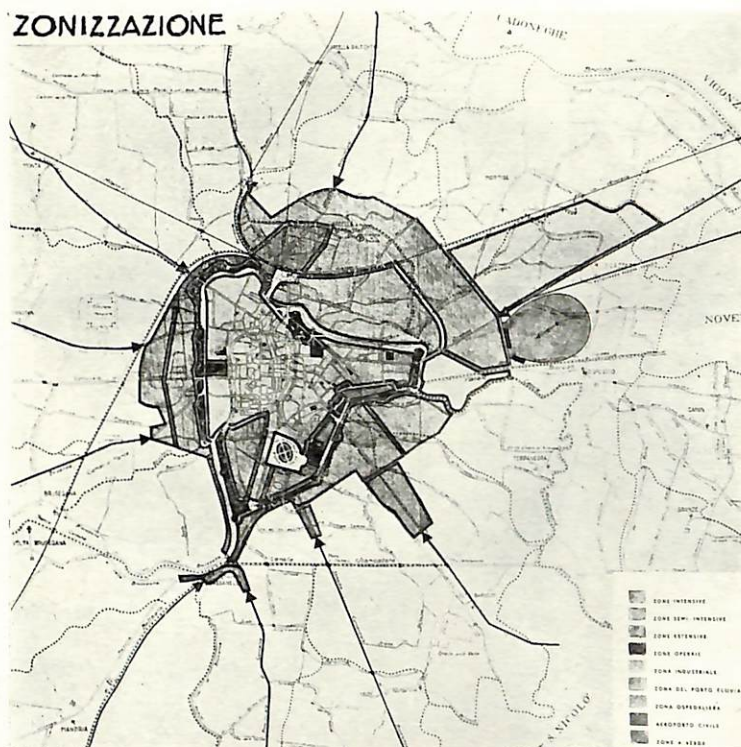
Più noti sono, naturalmente, gli spostamenti del secolo decimonono. Un primo movimento avvenne verso il "Pedrocchi„ e l' Università, dove il centro rimase anche quando un elemento nuovo, di capitale importanza, avrebbe potuto recare il suo influsso sulla continuazione della tendenza all' est e al nord ; la ferrovia Venezia–Milano, inaugurata nel 1842 per il tronco Padova–Marghera e nel 1845 per il tronco Padova–Milano. Il fatto si spiega pensando che, per oltre mezzo secolo, l'accesso alla città restò sempre dalla parte di Ponte Molino, obbligando l' afflusso del popolo e dei veicoli, compresa la tranvia a cavalli, a inalvearsi per la stretta lunga strada di S. Fermo, fino a trarre un respiro nell' allargamento di Piazza dei Noli, poi Piazza Garibaldi. Questo è pure un evidente segno della resistenza opposta, anche in questo campo, dalla tradizione e dall' abitudine alle forze propulsive e rinnovatrici della vita. Un' indubbia efficacia ebbe invece la ferrovia, dapprima lentamente, indi con ritmo più celere, sull' estensione della città verso la Codalunga, e più a nord, nella recente formazione del quartiere dell' Arcella. Altre zone, pure a breve distanza dalla stazione ferroviaria ma ad ovest, furono sempre trascurate e il fenomeno è oggi istruttivo. Uno spostamento verso il nord s'ebbe soltanto con l' apertura del Corso del Popolo, che mise in comunicazione diretta il centro urbano con la stazione.

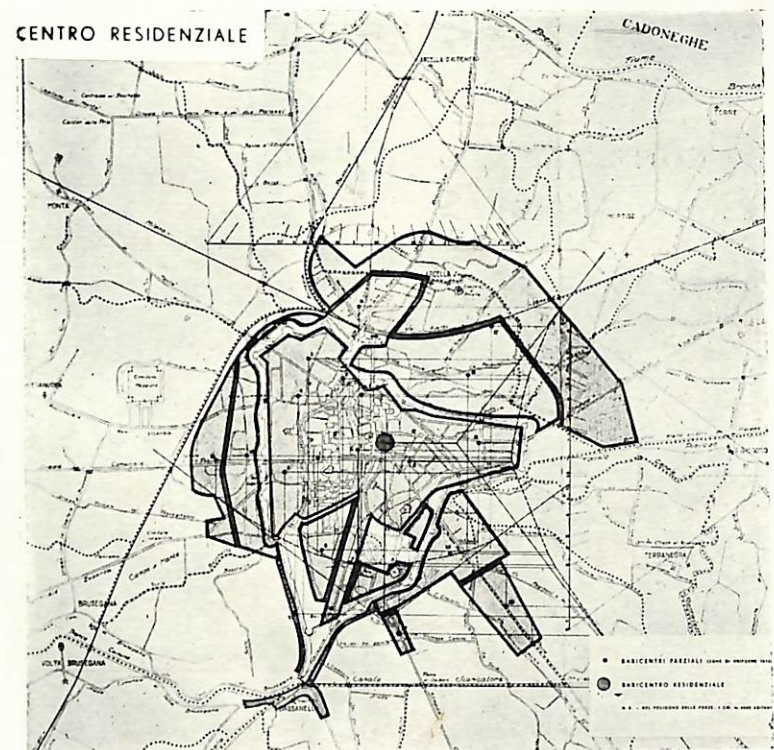
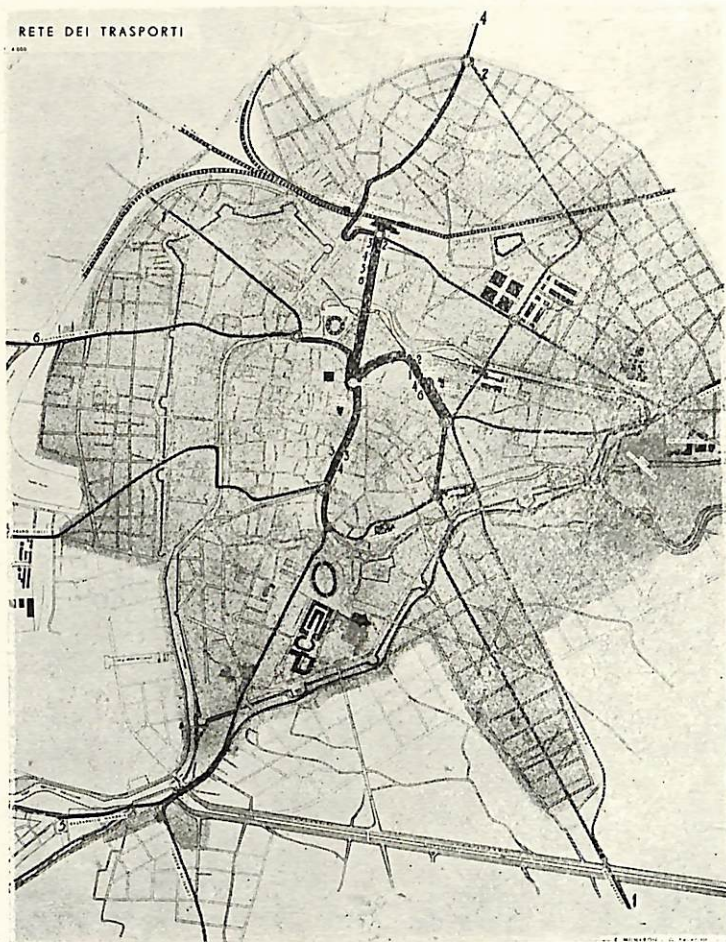
Il fenomeno urbanistico, dinamicamente considerato, ha inizio, per Padova, già dagli anni precedenti la guerra, quando sorsero le prime costruzioni fuori mura e nel territorio di Vanzo.

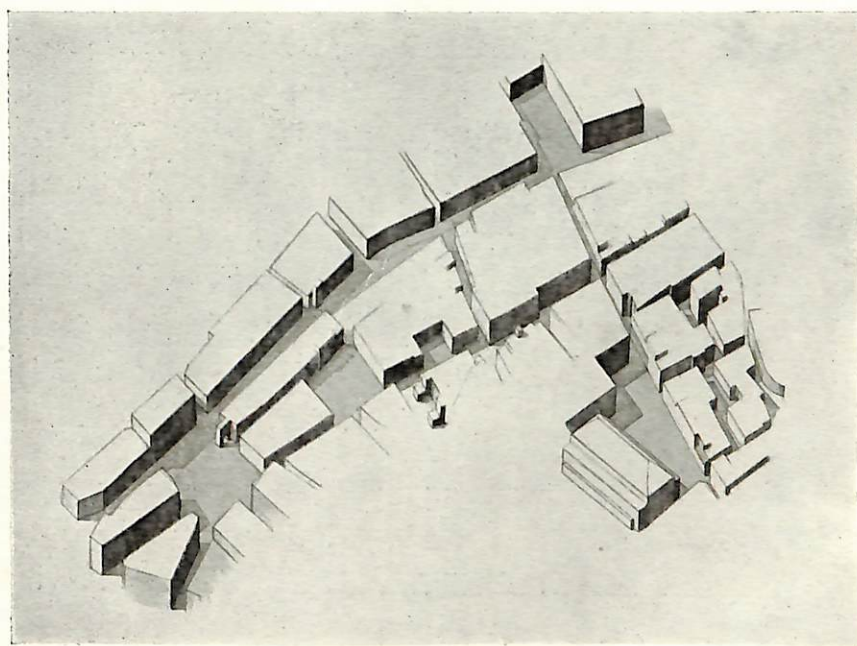
Quì occorre considerare che, collo spostamento del centro ad est, il cardo romano aveva perduto la sua importanza tanto da poter essere sbarrato dagli edifici a sud della Piazza del Duomo, in formazione chiusa.

I centri religiosi di Vanzo erano rimasti isolati, forse per la minore importanza dell'attrazione religiosa, più probabilmente per la natura del terreno acquitrinoso e non avevano avuto perciò ripercussioni urbanistiche, così che quella zona rimase pressochè deserta fino ai primi anni del '900. In quest' epoca si riaperse la comunicazione diretta fra l' antico cardo e la via Gregorio Barbarigo, apertura, che, se era conseguenza del movimento costruttivo, contribuiva, a sua volta, a ridare al cardo la sua primitiva importanza. Questa ancora si accrebbe nell' immediato dopoguerra quando, nella zona di Vanzo, si iniziò la costruzione d' una « città–giardino ».

Tale era lo stato della città al termine della guerra europea, quando la popolazione, irrequieta, come tutte quelle che agognavano il ritorno alla vita costruttiva, sfogava nell' espansione

SVILUPPO STORICO DELLA CITTÀ

CARDO E DECUMANI PRINCIPALI

COMUNICAZIONI REGIONALI

ZONIZZAZIONE

RETE STRADALE TOTALE

BARICENTRO RESIDENZIALE

RETE DEI TRASPORTI

ASSONOMETRIA DELLA ZONA PIAZZA GARIBALDI - GHETTO.

edilizia la sua febbre di attività e il suo stimolo a miglior tenore di vita. Sono, per la maggior parte, casette e villini all'esterno della cinta muraria e ai margini delle strade provinciali: sviluppi radiali, quasi lineari, a cui fa eccezione il quartiere dell' Arcella, sviluppatosi anche in larghezza per la vicinanza alla stazione ferroviaria. Proprio a questo fervore di costruzioni, che trovò la città urbanisticamente impreparata, deve imputarsi la difficoltà del problema, oggi divenuto veramente grave. Padova crebbe in estensione da ogni lato, mentre il centro della città antica, costretto alla stessa funzione per la nuova e più vasta città, rimase congestionato. Una parte delle costruzioni esterne si sviluppò senza alcun piano regolatore, una parte in base ad un piano del 1922. All' interno si ebbe l' attuazione, ancora in corso ma già avanzata, del piano nel quartiere di S. Lucia, che, a lavori compiuti, avrà azione antagonista sullo spostamento naturale del centro ad est.

È ignoto agli storici il numero degli abitanti dell' epoca romana.

Scemata in un primo tempo e poi, a quanto si narra, quasi scomparsa nel primo Medio-Evo, la Città rifiorì nei secoli XIII e XIV, quando al suo bisogno di espansione furono destinati i prosciugamenti di paludi e la estesa distruzione dei boschi circostanti.

La Repubblica Veneta, per favorire l' incremento della città, esentò i forestieri dalle gravezze e dai dazi per 5 anni (legge 1276). Il Gatari valuta, in quei secoli, a 49000 gli abitanti del " territorio ,, e a circa 160000 quelli di tutto il Padovano. La popolazione scemò nel 1405 per la guerra dei Carraresi con Venezia e per la peste che, narrano le cronache, fece 40000 vittime. Anche il Doge Michele Steno favorì l' accoglimento dei forestieri. Contuttociò nell'anno 1430 gli abitanti della città e dei dintorni erano appena 16736 (codice carrarese). Alla metà del 500 erano più che raddoppiati. All' inizio del secolo XVII Padova contava 4413 case, 886 botteghe, 65 opifici, 86 forni, 19 monasteri maschili, 2 collegi di educazione, 21 monasteri femminili, 3 ospedali, 23 confraternite, 35 fraglie e 35463 abitanti (cronaca della biblioteca di Padova). Nel 1790 gli abitanti del Padovano erano 320000 e quelli della città 34000 o, coi sobborghi, 44000. Di 35000 era la popolazione nel 1806, di 31174 nel 1811, di 55872 nel 1868. Pur nell' imprecisione di alcune cifre e nell' ignoranza dei criteri che presiedettero alla formazione di quelle più esatte, possiamo tuttavia affermare che gli avvenimenti storici di lunghi secoli non ebbero molta influenza nel fenomeno urbanistico, mentre un sensibile risveglio si nota negli anni che prelusero all' unità dell' Italia. Il movimento ascensionale continuò dopo la formazione del Regno, come dimostrano i vari censimenti decennali:

Anno	1871	abitanti	66107
»	1881	»	70753
»	1901	»	81242
»	1911	»	96118
»	1921	»	108912
»	1931	»	131066

Popolazione dell' agglomerato urbano:

Anno	1911	abitanti	56188
»	1921	»	68144
»	1931	»	83256

II. - LA PROVINCIA E LA CITTÀ ATTUALE

LA PROVINCIA

Alle previsioni sullo sviluppo futuro della città, alle quali dovrà adattarsi il piano regolatore, concorrono anzitutto le condizioni della Provincia, che brevemente descriviamo.

Nella Provincia, secondo indagini del Consiglio dell' Economia, circa i tre quarti della popolazione atta al lavoro è dedita all' agricoltura. Le cure agricole sono anzi in aumento, com'è dimostrato da vari fattori come l'aumentata di produzione unitaria e il maggiore consumo di concime chimico. È stazionario il credito agrario per operazioni di esercizio. Sono diminuiti i prestiti per miglioramento agrario e aumentati quelli per miglioramento fondiario.

L' industria si esercita specialmente nella lavorazione e trasformazione dei prodotti del suolo, nella produzione di merci e strumenti agricoli, nella tessitura, nel vestiario, nella meccanica e nel legno. Fiorente è l' artigianato : intagliatori, mobilieri, orafi, argentieri, vasai, artieri del cuoio e incisori. Secondo l' ultimo censimento vi erano 8966 esercizi con 43738 addetti. La città contava 2031 esercizi con 18.071 addetti. La Provincia occupava il terzo posto nel Veneto per numero di esercizi ed il quinto posto per addetti. Depresse sono, per causa della crisi, le industrie tessili, serica, metallurgica, edilizia e del legno.

La situazione geografica della Provincia è favorevole all' attività commerciale. Padova è centro raccoglitore dei prodotti agricoli del sud e di rifornimento per la parte nord della Provincia. Numerose Aziende o Filiali vi hanno deposito per le Venezie. È sede della nota Fiera Campionaria.

Secondo il censimento del 15 ottobre 1927 si contavano, nella Provincia, 12379 esercizi commerciali con 23967 addetti e, in città, 3306 esercizi con 8991 addetti. La Provincia è al primo posto nel Veneto per numero di esercizi commerciali e al terzo posto per addetti.

La rete stradale della provincia ha uno sviluppo di km. 3283 pari a km. 1,500 per kmq. di territorio. Le ferrovie dello Stato hanno km. 164, quelle private km. 41, le elettriche km. 58, le tranvie provinciali km. 84, le linee automobilistiche km. 535. Padova è punto di biforcazione delle linee ferroviarie Venezia-Milano e Venezia-Bologna e punto di partenza delle linee Padova-Cittadella-Bassano e Padova-Castelfranco-Montebelluna-Belluno ; punto di convergenza di dieci strade provinciali e di sbocco dell' autostrada Venezia-Padova.

LA CITTÀ ATTUALE

Allo stato attuale, Padova, considerata entro le mura veneziane, dallo spiccato contorno triangolare, dello sviluppo di m. 10.280 – ha una superficie di circa ha. 422,50 ; il territorio compreso entro la vecchia cinta daziaria di circa ha. 484. – Le

maggiori dimensioni lineari della città sono: in lunghezza m. 3080 ed in larghezza m. 2600; quelle del territorio rurale sono, nelle due direzioni, di m. 13400. Il suo terreno è lievemente ondulato. Il punto più alto, il vicolo Pedrocchi, ha la quota 18.07 sul livello del mare e il più basso presso il bastione Portello, ha la quota 9.33. Altre quote caratteristiche della città sono: Piazza Unità a m. 17.04, Barriera Savonarola a 12.78, Porta S. Croce a 13.00, Barriera Saracinesca a 14.35, centro della zona di Vanzo a 11.82. Dei corsi d'acqua che contribuiscono alla particolare fisionomia della città, interrati già, nei secoli andati, la Bovetta dei Carmini, i canali di Vanzo, il canale di S. Sofia ed altri ancora, rimangono il corso principale del Bacchiglione tra la Barriera Saracinesca ed il Ponte Molino, col suo prolungamento, il Piovego; il Naviglio interno dalla Specula al Ponte delle Torricelle ed alle Porte Contarine; il canale che dalle Torricelle ritorna l' acqua al Fiume, coi nomi successivi di Canale delle Albere, dei Businello e di S. Massimo; l' Alicorno e quello delle Acquette, in gran parte coperto.

POPOLAZIONE ATTUALE E SUA DISTRIBUZIONE

La popolazione del Comune, calcolata al 31 luglio 1932, è di 133.393 abitanti, per la presente, e di 129.442 abitanti, per la residente. Quella dell'agglomerato urbano dentro e fuori le mura, era, al 21 aprile 1931, di 83.256 abitanti.

Il ritmo espansivo della popolazione, strettamente legato col fenomeno urbanistico generale, fa prevedere, che, fra trent' anni, Padova avrà una popolazione agglomerata di 120.000 abitanti.

Dall' esame della popolazione distinta per vie, come dall' ufficio statistica del Comune, secondo il censimento del 1931, diviso il territorio in zone di caratteristica uniforme, abbiamo ricavato i seguenti dati relativi a singole zone:

	Abit.	Sup. mq.	mq. per ab.
1º Entro i confini della prima cinta medioevale e ad ovest di Via Dante - Via Barbarigo	6334	350.000	55
2º Entro i confini predetti e ad est della stessa Via	6304	333.740	53
3º Zona del Beato Pellegrino	5381	274.770	51
4º Zona di Via Savonarola	3466	172.060	50
5º Zona di S. Benedetto e S. Agostino	5407	327.600	50
6º Zona di S. Maria in Vanzo	4131	532.230	129
7º Zona di Corso Vittorio Emanuele II e Via Umberto Iº	3351	220.280	66
8º Zona Campo Sportivo Appiani - S. Giustina - Pontecorvo	3898	526.040	135
9º Zona dei Carmini	927	51.360	55
10º Zona Conciapelli - Contarine	1123	69.780	62

	Abit.	Sup. mq.	mq. per ab.
11ª Zona ad est della linea Eremitani - Zabarella - R. Tito Livio e fino a Via Altinate e Via Falloppio ad est e fino all' orto botanico a sud	10242	756.680	74
12° Zona ad est di Via Morgagni - Via Falloppio	6579	611.700	93
Entro la cinta murata	57143	4.226.240	74

Per l'esterno della cinta murata abbiamo ricavato le seguenti suddivisioni:

13° Zona tra Borgomagno e Corso del Popolo, fino all' incrocio di Via Ugo Foscolo con Via N. Tommaseo	Abitanti	N.	1743
14° Zona dell' Arcella	»	»	5838
Per il rimanente territorio si hanno:			
15° Zona industriale (attuale)	»	»	2457
16° Sobborgo Euganeo	»	»	8577
17° Sobborgo Bassanello - Pontecorvo	»	»	7498
Totale agglomerato			83256

sui 131066 (p. presente) o 126843 (p. residente) dell' intero Comune.

Per queste ultime zone la distribuzione attuale degli abitanti per superficie non ha valore essendo le costruzioni esistenti sparse disordinatamente. Maggior interesse ha l' analisi della densità nelle altre. Dimostra anzitutto che anche più nelle dense, da 1 a 5, 7, 9, 10 l' agglomeramento non è veramente eccessivo. Tuttavia appare più forte se si considera che alla fitta agglomerazione di case in margine alle vie, dalla quale potrebbe desumersi l'affollamento di alcuni quartieri, fanno riscontro vaste superfici a verde, pubbliche e private, e alcune piazze di notevole estensione. Più rade appaiono la zona 6, di S. Maria in Vanzo, dove il rifabbrico è ancora in corso, la Zona 8, di S. Giustina - Pontecorvo, e la 12, alla propagine orientale della Città murata ad ovest delle Vie Morgagni e Falloppio. La vastità del Prato della Valle, il Foro Boario, la Chiesa di S. Giustina, l' orto Botanico nell' una, gli Istituti Universitari, il campo Sportivo Belzoni ed alcuni orti nell' altra, contribuiscono alla elevazione del coefficiente. Per queste adunque, ed in genere per l' intera città, l' agglomeramento di popolazione è da ritenersi maggiore per l' ineguaglianza della distribuzione e le conclusioni sarebbero anche meno ottimistiche se fosse conosciuto l' indice di edilità o, meglio ancora, si rapportasse la popolazione al numero dei locali. Lo dimostra anche la considerazione separata di alcuni quartieri; ad esempio quello, celebre, del Ghetto e di un vicino isolato dove, in una superficie di mq. 6050 sono annidati ben 450 abitanti, con un rapporto di circa mq. 13 per abitante, compresa la superficie delle strade e dei cortili.

Non esiste una divisione di zone relativamente alla destinazione degli edifici.

Case povere s' innestano alle signorili in tutta la città vecchia ; uffici pubblici, residenze, magazzini, sono frammischiati senza una legge. Solo poche strade centrali hanno carattere di maggiore signorilità. Più accentuata è la distinzione nelle parti nuove della città, dentro e fuori le mura : case signorili nelle strade nuove, di notevole altezza nel Corso del Popolo e nei nuovi quartieri di S. Lucia e di S. Maria in Vanzo ; case operaie a più piani lungo le mura, villette signorili e casette popolari con terreno scoperto nei sobborghi e specie in quello dell' Arcella. Un principio di zonizzazione in atto si ha per la zona industriale su cui si ritornerà nelle proposte del piano, e per gli Istituti Universitari.

VIABILITÀ ATTUALE

All' esame di una carta topografica di Padova, risalta a tutta prima, nella intricata e fitta rete stradale, la *grande arteria* costituita dal Corso del Popolo e dalle Vie 8 febbraio, Roma ed Umberto I, *pressochè tangenziale all' area della Cittadella Romana e al nucleo centrale.* All' evidente importanza di questa arteria, non corrisponde una sufficiente capacità ed il traffico dei pedoni e di veicoli che vi si accalcano, trabocca al di là di essa verso est, fino ad affollare anche le strade parallele di via degli Eremitani e di Via Zabarella.

Anche il resto della rete, nella quale, oltre a quella chiarissima delle strade eredi del castro romano, risaltano i prolungamenti dei vari decumani e le arterie radiali, che si spingono come tentacoli in direzione dei vertici del triangolo padovano, *appare informata a certa razionalità. Ristrettezza della sezione e deficenza degli incroci e degli scambi* sono i vizi principali di questo ricco intreccio stradale, che nella sola città ha lo sviluppo lineare di m. 63670. La insufficienza è più forte nei riguardi dei veicoli che del traffico pedonale, al quale, in genere, sono alveo sufficiente i portici laterali.

TRAFFICO DELLE STRADE PROVINCIALI

La statistica del traffico per le strade regionali recentemente iniziata con criteri nuovi e razionali, offre solo i dati dei giorni 4 e 22 gennaio 1933, 9 e 27 febbraio 1933 (dalle ore 7 alle ore 19).

Strada Statale N. 11	Autoveicoli in genere 4/I	22/I	9/II	27/II	Media	Motocicli 4/I	22/I	9/II	27/II	Media
S. Lazzaro - ex Barriera Daziaria	600	636	749	677	665	68	121	99	79	92
id. id. (Chiesanuova)	491	580	457	828	589	64	85	67	82	74
Strada Statale N. 16 (Bassanello)	242	545	779	782	587	30	71	114	106	80
Strada Statale N. 47 (ex Barriera Daziaria)	223	262	280	267	258	29	30	48	42	37

Data l' insufficienza dei dati statistici, relativi a sole quattro giornate, è opportuno considerare anche le medie giornaliere dell' anno 1928, II° semestre.

	Autoveicoli	Veicoli a trazione animale
STRADA N. 11 – (*Milano-Vicenza – Padova - Mestre*)		
Cimitero	395	247
Barriera di S. Lazzaro	546	370
STRADA N. 16 (Adriatica)		
Bassanello	728	357
STRADA N. 47 (Valsugana)		
Barriera Daziaria	243	152

Per le strade dell' Amministrazione Provinciale mancano i dati relativi alle biciclette, importanti per la nozione del movimento alle porte cittadine. Quelli che possediamo possono dare tuttavia un' idea del traffico relativo, quando siano paragonati tra loro e con quelli delle strade dell' A. A. S. S.

Dal rilevamento dell' Ufficio Tecnico Provinciale riassumiamo:

	Antoveicoli in genere pieni e vuoti 4/I	22/I	9/II	27/II	Media
1) STRADA DI CAMPOSAMPIERO: Vigodarzere, bivio, per Cadoneghe	170	144	259	198	193
2) STRADA EUGANEA: Ponte sul Bacchiglione a Tencarola	171	172	286	327	239
3) STRADA DI CONSELVE: Carpanedo	462	287	463	407	405
4) STRADA DI PIOVE: Ponte S. Nicolò	255	207	313	267	260

Bicicli e tricicli					Veicoli a trazione animale					Animali sciolti				
4/I	22/I	9/II	27/II	Media	4/I	22/I	9/II	27/II	Media	4/I	22/I	9/II	27/II	Media
3319	2183	3688	3359	3137	85	86	356	237	191	28	2	41	—	18
2598	2074	3103	3139	2728	271	94	255	352	243	53	1	324	—	94
1234	1540	1730	1620	1531	142	95	326	292	214	47	—	12	6	16
2218	1800	2520	2380	2229	154	80	215	110	140	3	—	3	7	3

Biciclette e tricicli	Traffico in tonnellate	Armenti (capi)
940	1149	41
1497	1522	52
1481	1797	36
1266	549	15

Motocicli					Veicoli a trazione animale				
4/I	22/I	9/II	27/II	Media	4/I	22/I	9/II	27/II	Media
20	19	65	43	37	149	50	465	219	221
15	20	41	41	29	195	70	258	408	233
59	48	81	55	61	413	251	548	595	452
28	49	42	50	42	238	163	280	325	251

MOVIMENTO DELLE STAZIONI

La stazione ferroviaria ha distribuito, nel 1932, 379.017 biglietti. A questi vanno aggiunti gli abbonamenti per un numero non precisato. Il massimo movimento giornaliero, in occasione di solennità, si può valutare di 6000 viaggiatori. Lo scalo merci principale, situato a breve distanza dalla stazione viaggiatori, ha un movimento annuo (1930) di t. 70848 per spedizioni a carro completo, di t. 41807 per spedizioni in collettame, di t. 13791 per bestiame. Le merci in arrivo ammontano a t. 275657 oltre a t. 6110 per bestiame. Questi dati comprendono tanto la stazione principale come quella sussidiaria di Campo di Marte, limitata al servizio di carri completi a P. V. e pertanto con movimento di scarsa importanza.

La stazione della ferrovia Padova-Piazzola, situata al di là del cavalcavia di Borgomagno, non tocca 30000 viaggiatori all' anno. Notevole il movimento delle merci per t. 108047 (1932), con un massimo di 500 tonnellate in un giorno.

Le tranvie provinciali hanno dato, per la stazione di S. Sofia, un movimento giornaliero medio di circa 1850 persone (1932), numero in qualche giornata festiva triplicato. Negli anni 1930 e 1931 il traffico viaggiatori era stato superiore del 10 % circa. Il movimento delle merci per la stazione di S. Sofia, è insignificante. Invece lo scalo merci guidovie attiguo alla stazione delle Ferrovie dello Stato, spedisce e riceve merci a carro completo per un ammontare di oltre 80000 tonnellate.

AUTOCORRIERE

Neppure il movimento delle autocorriere è privo d' importanza per la città. Attualmente sono in esercizio le seguenti linee :

Padova – Altichiero
» – Arre–Agna
» – Bovolenta–Arre–Candiana
» – Camin–Saonara
» – Piove di Sacco–Chioggia
» – Galliera Veneta
» – Montà–Ponte Rotto.
» – Montegalda–Vicenza
» – Trebaseleghe
» – Tribano–Pozzonovo
» – Vicenza–Arsiero–Lavarone
» – Camisano–Vicenza
» – Bastia di Rovolon
» – Bassano–Asiago
» – Noale–Treviso

PORTO FLUVIALE

L' importanza del porto fluviale è dimostrata dalle seguenti cifre (1931):

Movimento discendente da Padova a Venezia:

Natanti 665 - Cereali t. 9573; mater. da costruz. t. 14106; polpa barbabietole t. 2284; zucchero t. 10291; merci varie t. 1000. Totale t. 37254.

Movimento ascendente:

Natanti 493 - Cereali t. 4816; carbone t. 17754; fertilizzanti t. 1379; legna t. 230; olio e petrolio t. 10429; mater. da costruz. t. 745; merci varie t. 4239. Totale t. 39592. Della sua suscettibilità a una maggiore importanza si dirà nella proposta di provvedimenti.

MAGAZZINI GENERALI E MERCATO COPERTO

È in corso di costruzione un mercato coperto per la vendita all' ingrosso di frutta e verdura. Sono ultimati i Magazzini Generali e una Stazione Frigorifica della superficie di mq. 2400. Il centro di esportazione di Padova si coordinerà con quelli di Verona e Milano sulla pianura Padana e con Bologna destinata a raccogliere e smistare le provenienze del sud per le vie internazionali.

III. - ANALISI DEL CENTRO

Ritenuto acquisito alla moderna urbanistica italiana che si deva lasciare il più possibile intatto il centro della città, il problema dev' essere precisato collo stabilire quale parte della Città, per caratteristiche ambientali e per funzione urbanistica, deva essere considerata quale nucleo centrale e quale estensione di significato deva darsi a tale espressione.

L' area della città romana, a malgrado delle successive estensioni urbane e degli spostamenti del centro descritti nella prima parte di questa relazione, è rimasta, plasticamente, il cuore della città. L' architettura stradale non vi ha subito in generale, radicali trasformazioni ad eccezione di quella del quartiere di S. Lucia e della costruzione dell' isolato tra Via XX Settembre e Via I. Andreini. Il rifacimento del quartiere di S. Lucia, se ha lasciato in quella zona un segno marcato e indelebile, non ha distrutto la fisionomia generale della Città: resistenza ammonitrice per i futuri provvedimenti. Modificazioni saltuarie, di data antica e recente, hanno privato dei portici qualcuna delle vie dell' antichissimo reticolato, come Via XX Settembre Via Roma sul lato orientale ed altre.

Quanto alla funzione viabile, tutta l' area della città romana è resa permeabile dalla fitta rete di origine castrense. È però da rilevare che la semicalotta a nord ovest della stessa città, racchiusa in un' ansa del Fiume priva di ponti, non può avere altro traffico che quello della popolazione residente.

Anche fuori della città romana, ma dentro la cinta murata, le strade hanno in prevalenza caratteri comuni a quelli del nucleo. Tra le poche prive, in tutto o in parte, di portici sono da notare il primo tratto della Via del Santo, la Via degli Zabarella, la Via Eremitani fra le vecchie, il Corso Garibaldi (già del Popolo) la via A. Fusinato e le collaterali, le vie del quartiere Universitario, quelle del quartiere Vanzo e quelle di circonvallazione interna, fra le più recenti.

La direttrice Piazza Garibaldi-Via Roma o, in maniera più generale, Stazione-Bassanello, *rappresenta quasi il " cardo massimo ,, della città attuale :* immagine non solo geometrica, ma anche storica, se si pensa che, coll' ampliamento secolare della città, il castro romano ha impresso, in parte, la sua forma anche alla rete della città medioevale esterna ad esso, in modo che questa si è conformata a simiglianza della rete castrense con una contemporanea traslazione ad est.

Il centro funzionale è cosa ben distinta tanto dal centro geometrico come dal centro architettonico della città. Allo stato attuale può dirsi corrispondere alla metà ad est della città romana, con intensità crescente da ovest ad est, dove termina, toccando il suo massimo, nella menzionata direttrice Piazza Garibaldi-Via Roma, sebbene con notevole diminuzione verso sud e con influenza invece nelle porzioni di contatto a nord. Da questa zona centrale si staccano correnti in tutte le direzioni ; ma specialmente nei prolungamenti della direttrice predetta.

Per meglio valutare una possibile azione di decentramento del piano regolatore, è necessaria anche un' analisi degli effetti che avranno sul centro il completamento di Piazza Spalato e l' imminente apertura dei suoi sbocchi su via Dante. Dall' analisi si deduce :

a) le provenienze dal quartiere Euganeo (ovest) saranno migliorate perchè distribuite sopra una zona più larga: potrà inoltre entrare in funzione una direttrice Via Vescovado, dietro il Duomo, Via Accademia, Via Dondi, Piazza Forzatè, Piazza Spalato ;

b) per le provenienze dal nord, che verranno in parte arrestate nella porzione più settentrionale del centro, si miglioreranno le condizioni delle altre parti del centro stesso ;

c) le provenienze dall' est, per ragioni analoghe a quelle dall' ovest, subiranno pure una diluizione ; ma avranno anche tendenza a un maggiore affollamento dell' arteria tangenziale ;

d) le provenienze dal quartiere di Vanzo hanno tendenza a peggiorare le condizioni del centro e in particolare a rivalorizzare l' antico cardo, la cui larghezza è irreparabilmente insufficiente.

L' analisi del centro ci permette dunque di concludere, senza segnare un confine preciso, che il carattere locale, più marcato nella cittadella

romana, si va irregolarmente attenuando verso la periferia, con propaggini che s' inoltrano nelle direzioni segnate dai tentacoli della città medioevale.

L' opera dell' urbanista potrà dunque rivolgersi con maggiore libertà alle parti meno originali della plastica cittadina, indipendentemente dalla distanza lineare dal centro geometrico.

IV. - CRITERI E PROVVEDIMENTI DEL PIANO REGOLATORE.

Confermiamo il concetto fondamentale accennato fino da principio: estendere territorialmente il centro e limitarlo funzionalmente, così che, del suo complesso traffico attuale, rimanga solo il movimento dei veicoli e di carichi leggeri e quello delle persone, per accedere agli uffici e ai centri d' affari e per lo svolgimento dei due tradizionali mercati al minuto, a cui le antiche e severe architetture centrali sono debitrici di tanta vita e di tanto colore; integrare la capacità della rete stradale con la disciplina del traffico.

Questi criteri si traducono, nel nostro piano, in sette mezzi di applicazione ossia sette specie di provvedimenti:

1°) *Istituzione di nuovi attraversamenti per le comunicazioni regionali fra loro e colla stazione ferroviaria o miglioramento degli esistenti spostandoli, per quanto è possibile, verso la periferia; comunicazioni dirette fra quartieri;*

2°) *diminuzione delle resistenze d' attrito lungo l' asse della città mediante l' apertura d' una arteria prossima all' asse attuale, tangenziale al nucleo centrale, ottenuta con la tombatura di parte del Naviglio interno;*

3°) *miglioramento delle comunicazioni trasversali tangenziali al centro;*

4°) *permeabilità fra la periferia e il centro lasciando possibilmente intatti i fasci di strade esistenti e migliorando la loro capacità con nuovi e più agili innesti alle loro estremità;*

5°) *diradamenti;*

6°) *limitazione precisa delle costruzioni periferiche a sud e ad ovest ed estensione dell' abitato nelle zone Arcella - Via Nicolò Tommaseo - Stanga; zonizzazione;*

7°) *incanalamento delle nuove attività cittadine verso nord-est; opportuna distribuzione dei nuovi stabilimenti e dei nuovi edifici pubblici; stazioni, ecc., e, in genere, dei centri generatori di traffico.*

A questi mezzi vanno aggiunti i seguenti provvedimenti integrativi:

riordino della rete tranviaria, distribuzione del verde, sistemazione fluviale, fognatura.

PRIMO MEZZO

—

Comunicazioni regionali

—

ATTRAVERSAMENTI

Gli attraversamenti per le comunicazioni regionali avranno luogo coi seguenti percorsi.

A - PRINCIPALI

a) **VICENZA - VENEZIA**

Via Vicenza - Via Savonarola (da allargare nel tratto tra Riviera S. Benedetto e Ponte Molino) - Nuova Via per il raccordo col Viale Mazzini - Codalunga - Stazione - Via Nuova con sbocco su Via Nicolò Tommaseo al Tempio della Pace - Via Venezia.

b) **VICENZA - BOLOGNA**

Via Vicenza - Cavalcavia - Via Monte Cengio - Tratto Nuovo - Saracinesca - Via Goito - Bassanello.

c) **BOLOGNA - VENEZIA**

Bassanello - Via Felice Cavallotti - Via Andrea Costa - Via Giordano Bruno - Via del Gattamelata - Tratto Nuovo - Via Fistomba - Crocevia della Stanga.

B - SECONDARIE

d) **CITTADELLA - VENEZIA**

Via Annibale da Bassano - Piazzale Stazione - Via Nuova per il Tempio della Pace - Via Nicolò Tommaseo - Via Venezia.

e) **CITTADELLA - CAMPOSAMPIERO**

Comunicazione diretta per un nuovo tratto ad ovest del quartiere Arcella.

f) **CAMPOSAMPIERO - VENEZIA**

Strada provinciale Vigodarzere - Grande arteria nel nuovo quartiere dell' Arcella - Nuovo Cavalcavia - Strada Provinciale per Venezia.

g) **VICENZA - CAMPOSAMPIERO**

Segue il tracciato *a*) fino al Viale Mazzini - Cavalcavia - Via Tiziano Aspetti.

h) **COLLI EUGANEI - VENEZIA**

Via Euganea - Riviera S. Benedetto (allargata); indi per il tracciato *a*).

i) **COLLI EUGANEI - BOLOGNA**

Mediante l' innesto della Provinciale nella nuova circonvallazione.

l) **ADRIA E PIOVE DI SACCO - VENEZIA**

Mediante l' innesto della provinciale (Via Jacopo Facciolati) con la Via Gattamelata indi tracciato *c*).

m) **ADRIA - VICENZA**

Via Jacopo Facciolati - Via Cavazzana - Prato della Valle - Via Alberto Cavalletto - Tratto Nuovo - Nuovo Ponte - Tratto Nuovo - Via Monte Cengio - Cavalcavia di Vicenza.

n) **ADRIA - COLLI EUGANEI**

Itinerario precedente fino a Via Castelfidardo; indi Via Sorio.

o) **ADRIA - CITTADELLA**

Via Jacopo Facciolati - Via Bartolomeo d' Alviano - Prolungamento di Via Battisti - Nuovo tratto - Piazza Nievo - Via Morgagni, allargata con la fusione di Via Iappelli - Nuovo Ponte sul Piovego - Via G. Gozzi - Tempio della Pace - Nuovo tratto - Piazzale Stazione - Cavalcavia di Borgomagno - Via A. da Bassano.

p) **ADRIA - CAMPOSAMPIERO**

Via I. Facciolati - Via del Gattamelata - Tratto nuovo - Via Fistomba - Grande arteria del quartiere Arcella - Stanga - Strada Provinciale.

NB. - *La comunicazioni per la direzione di Venezia portano anche al-l' Aereoporto Civile e all' Autostrada per Venezia.*

Per le comunicazioni *o*) e *p*) presentiamo anche lo studio d' una variante, coi seguenti percorsi. Per la prima: Centro di Via I. Facciolati - Nuovo viale fino al-l' imbocco di Via Falloppio; per la seconda: Via I. Facciolati - Nuovo viale - Via Falloppio - Piazza I. Nievo.

q) **CONSELVE E BAGNOLI - DESTINAZIONI NORD**

Come le provenienze da Bologna (incrocio Bassanello).

Comunicazioni della Stazione Ferroviaria

Le comunicazioni della Stazione Ferroviaria seguiranno i tracciati che si descrivono:

r) **da MILANO - VERONA - VICENZA**

Via Vicenza - Via Savonarola, indi come al tracciato *a*).

s) **dai COLLI EUGANEI**

Via Sorio - Via Euganea - Riviera S. Benedetto allargata - Via Savonarola indi come al tracciato *r*).

t) da **BOLOGNA - FERRARA - ROVIGO**

Bassanello - Piazzale S. Croce - Prato della Valle - Nuova arteria assiale - Corso del Popolo.

u) da **CHIOGGIA, CAVARZERE, ADRIA e PIOVE DI SACCO**

Come al tracciato *o*).

v) da **VENEZIA**

Crociera Stanga - Via N. Tommaseo - Tempio della Pace - Tratto nuovo.

w) da **CAMPOSAMPIERO**

Arcella - Stazione.

z) da **TRENTO - BASSANO - CITTADELLA**

Via A. da Bassano - Cavalcavia di Borgomagno - Stazione.

NB. - *Le comunicazioni descritte servono, in genere, anche a collegare i quartieri fra di loro e colla stazione ferroviaria. Tutta la parte est della città nuova sarà servita dalla seguente comunicazione nord-sud: via Rismondo, via Paolotti, piazza Nievo, tratto nuovo, prolungamento di via C. Battisti, via Gattamelata, via Iacopo Facciolati.*

RACCORDI RICHIESTI DALLA ATTUAZIONE DEI NUOVI PERCORSI

Come si può vedere seguendo i tracciati sulla planimetria, le comunicazioni regionali e quelle della provincia colla stazione ferroviaria utilizzano, quasi per intero, strade esistenti. Esse richiedono però l' apertura di alcuni raccordi, che ora descriveremo, accennando, di ciascuno, alla funzione urbanistica, ai lavori che richiede e ai problemi architettonici che coinvolge, avvertendo che, per la natura di piano di massima del presente studio, i provvedimenti proposti dovranno essere considerati nelle loro linee generali e che le rappresentazioni prospettiche che vi si accompagnano, per quanto condotte in base a dati di fatto, non vogliono essere altrettante soluzioni dei problemi; ma servono solo a dimostrare la possibilità e l' opportunità dei provvedimenti e a facilitare la visione del quadro, che sarà per risultare dalla loro attuazione, prescindendo dall' analisi minuziosa dei particolari.

Raccordo Savonarola - Carmini

Questa soluzione è stata preceduta dallo studio d' altre che, a tutta prima, possono sembrare più direttamente rispondenti allo scopo di collegare le provenienze dei Colli e da Vicenza colla direzione di Venezia; fra queste l' apertura di una comunicazione tra l' incrocio Via Sorio - Via Libia, attraverso la caserma di S. Benedetto

e attraverso gli isolati compresi tra Via Savonarola e Via Beato Pellegrino. Ci preoccupava anche in quella soluzione l' entità della spesa e ci sembra che lo scopo sia raggiunto con quella adottata, che offre i seguenti benefici:

a) raccordo mediante la Riviera S. Benedetto della provenienza da Bologna per la stazione ferroviaria e raccordo diretto colla stazione della parte di città tra la Barriera Saracinesca e l' incrocio S. Benedetto - Savonarola, nonchè, attraverso il nuovo ponte, della parte già imprigionata nell' ansa nord-ovest del Bacchiglione. Si noti che la sistemazione fluviale già in atto permetterà la demolizione dell' argine ed il conseguente allargamento della Riviera S. Benedetto senza costosi provvedimenti;

b) risanamento dell' abitato tra Via dei Savonarola e il Fiume. Proponiamo infatti di demolire quella cortina di case di scarsissimo valore commerciale. In tal modo riteniamo radicalmente risolto anche il problema del risanamento di tutta la zona contigua fino al Ponte Molino, senza ledere il paesaggio, anzi conferendogli qualche nuovo elemento di linea e di colore. Difatti colla demolizione delle case verso il Fiume, quelle sugli altri lati delle Vie Savonarola e Tolomei rimarranno completamente liberate e illuminate, faranno colla loro fila di portici bella corona alle riviere così costituite e con tanto guadagno di luce e miglioramento della viabilità, saranno più desiderate e curate e ne sarà accresciuto il valore commerciale. La demolizione di questo isolato ove la densità di popolazione è fortissima, produrrà una dislocazione di 500 persone. Alla stessa demolizione si riconnette quella di alcune case tra il Ponte S. Leonardo ed il Carmine a sud del Palazzo Maldura per un complesso di 300 abitanti.

Questa proposta di demolire uno stretto isolato di case non è in contrasto colla tesi della conservazione del carattere su cui abbiamo ripetutamente insistito e col giusto consiglio del bando di concorso. Si tratta di case brutte in sè, in cui l' elemento pittoresco è in aperto contrasto con l' ordine e con l' igiene. Qualche recente restauro verso il Fiume, mentre ha dubbiamente provveduto al miglioramento di una casa, ha dato la misura del danno che verrebbe al paesaggio, dalla sistemazione delle altre A questo insieme, transitoriamente pittoresco, noi contrapponiamo la formazione, non artificiosa ma spontanea, di una bella riviera, che abbiamo cercato di rappresentare senza alcun lenocinio in una prospettiva sommaria, servendoci solo delle masse delle case esistenti sul lato nord di Via Savonarola.

Raccordo Ospedale Civ.-Piazza Nievo

Questo raccordo va messo in relazione non solo alle comunicazioni regionali; ma anche a quelle dei quartieri fra loro. Gli antichi fasci di strade che si protendono ad est della città romana hanno infatti subito una distorsione verso sud-est, determinata dalla direttrice del *Ponte Corbo*. Così avviene che mancano quì del tutto comunicazioni nord-sud (parallele al cardo) e difetta la comunicazione del quartiere a ovest

dell' ospedale colla stazione ferroviaria. L' apertura di questa via migliora infine sensibilmente le comunicazioni della Stazione di S. Sofia col centro religioso del " Santo ,,. La zona attraversata dalla nuova via è fra le meno caratteristiche della città.

Nei particolari, questo tronco stradale libera un terreno antistante l' Ospedale Civile, favorendo la costituzione di una zona verde davanti l' ospedale, già in gran parte scoperta e di proprietà della P. O., attraversa una zona di scarso valore e, risparmiate due ville costose, sbocca dietro la Chiesa di S. Sofia, sgombrandola dalle costruzioni addossate o vicine, che attualmente la occultano e mettendone in evidenza la bellissima abside romanica. Viene così allargato il nodo di Piazza Nievo, che risponderà meglio all' ufficio di nodo-scambio delle varie strade ivi confluenti.

Anche per l' abside di S. Sofia, la cui liberazione è affatto casuale e non ricercata, ci siamo anzi preoccupati che non sia più dannosa che utile al monumento del primo medioevo. Gli edifici vicini di limitata altezza, il verde esistente e quello che sarà formato, ci hanno persuasi del contrario.

Raccordo Via Macello-Via Portello

Consiste in un facile allargamento del vicolo primo di S. Massimo.

Raccordo Via Cernaia - Via Cavalletto

Richiede la costruzione di un ponte sul Bacchiglione ed è in rapporto alla comunicazione regionale Adria - Vicenza.

Raccordo Via Gattamelata-Via Fistomba

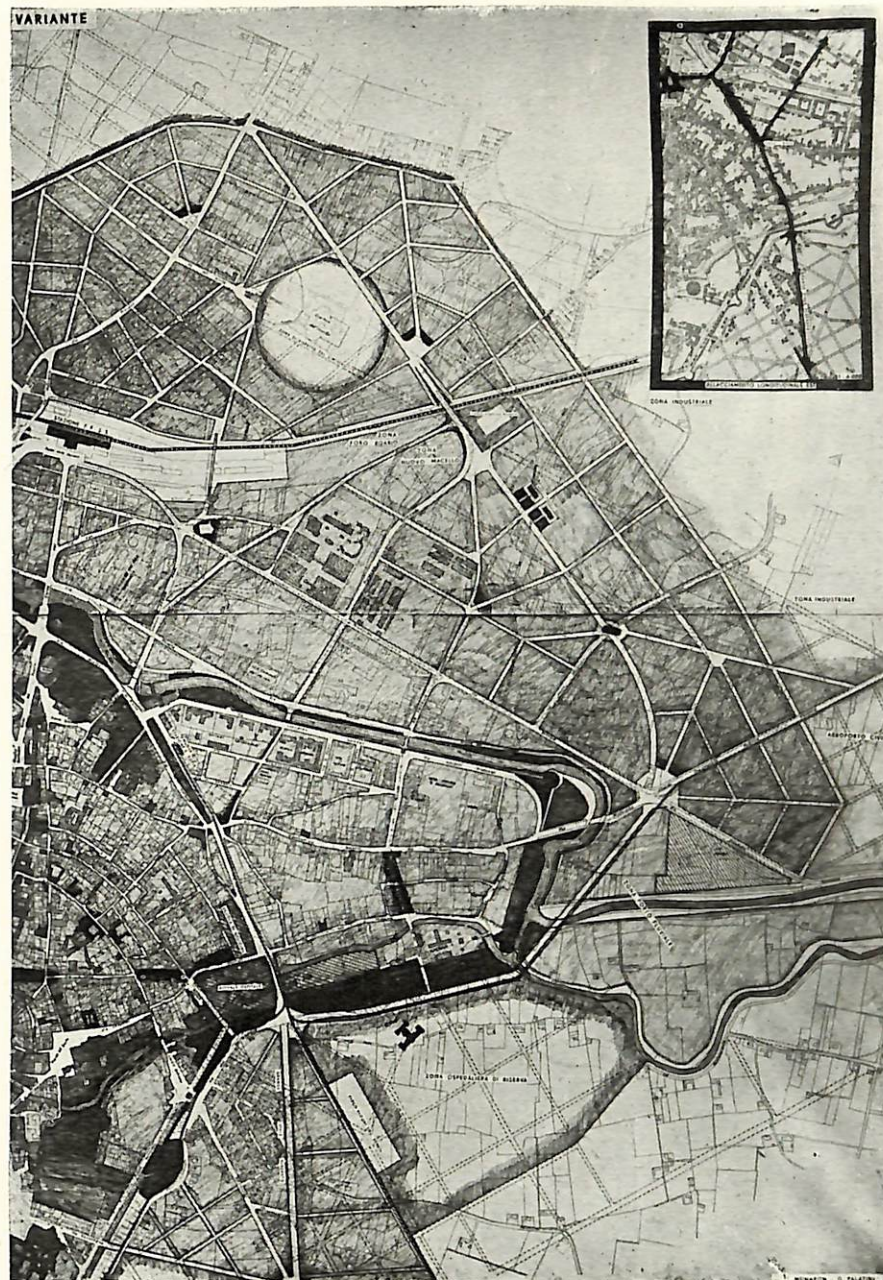
Richiede la costruzione di un modesto ponte sul Canale di S. Massimo ed è in rapporto alle comunicazioni regionale da Bologna e da Adria con Venezia.

SECONDO MEZZO

—

Arteria Nord-Sud tangenziale al centro

Si potrebbe pensare, a tutta prima, alla possibilità di diminuire la resistenza d' attrito nell' asse della città allargando l' arteria Stazione - Barriera Vittorio Emanuele. Ma, prescindendo dal criterio generale, già affermato, del rispetto del nucleo centrale, non sarebbe possibile operare in una zona dove sorgono edifici pubblici e monumentali, case caratteristiche e costruzioni di mole, senza che il volto cittadino conservi indelebili traccie dell' intervento; nè la soluzione sarebbe praticamente attuabile per l' elevatissimo valore commerciale degli immobili. Vi fu in passato,

PIANO GENERALE

VARIANTE DELLA ZONA ~~SUD~~NORD-EST.

chi propose di porticare il lato est delle Vie Roma e Umberto I, provvedimento costoso, difficile ad attuarsi e, quel che più conta, insufficiente a risolvere il problema, perchè la sezione stradale rimarrebbe tuttavia ristretta e perchè alcuno miglioramento ne verrebbe al tratto più denso da Piazza Garibaldi al " Canton del Gallo ,,.

All' esame della plastica urbana si scopre facilmente l' esistenza di un lungo solco, che traversa longitudinalmente la città da nord a sud, situato alquanto più ad est dell' esistente arteria e ad essa parallelo. Consiste questo nel tratto del Naviglio Interno, con le sue riviere, compreso tra la Piazza degli Eremitani e il Ponte delle Torricelle e nel canale detto " delle Albere ,, fiancheggiato dalla riviera Ruzzante. Sembra naturale il pensiero di usare di questo solco per creare, senza modificazioni della plastica, una nuova arteria, che, in azione simultanea con la vicina parallela esistente, ne integri la funzione descritta.

Tale rimedio essendo, tra i proposti, il più radicale rispetto alla città vecchia, ci parve degno di lungo esame. Non dispensa da quest' analisi il fatto che l' interramento dei canali padovani sia stato considerato come naturalissimo in un problema bensì importante, ma particolare rispetto a quello urbanistico in genere, ossia quello della fognatura cittadina ; non l' esempio di analoghi e più gravi provvedimenti adottati nella metropoli milanese. Non è infatti senza lunghe considerazioni e perplessità che si propone di occultare una via d' acqua, che attraversa la città ed è intimamente legata alle sue più lontane vicende urbanistiche. Non occorre una particolare sensibilità nel giudicare il bello della natura e dell' arte per comprendere di quali note ravvivino le cose, acque tranquille o correnti, limpide o torbide, bionde o cupe, illuminate dal sole o da una calma luce diffusa; ma se il fascino delle acque padovane può toccare i più alti accenti nel corso principale del Bacchiglione o in certi punti dei canali interni alla Specula, al Ponte Molin e altrove o nella romantica visione del " Santo ,, tra le acque di Pontecorvo, più monotono e freddo appare quel tratto del Naviglio, che va dal Ponte delle Torricelle alle Porte Contarine. Non dunque contraddizione ; ma lotta di sentimenti, al cui epilogo sta la soluzione che proponiamo. Anche in questo campo la parola decisiva è stata recentemente proclamata dall' alto. Ed anche per Padova non ci distolgono considerazioni soggettive, sentimenti collegati a ricordi episodici e a memorie personali nè, d' altra parte, possiamo negare che la copertura del canale richieda qualche lieve sacrificio di motivi architettonici appena accennati ; ma sono piccole cose, a cui certo taluno è attaccato, ma che non si possono considerare patrimonio affettivo della Città e non la possono trattenere in quella marcia verso più larghi orizzonti, per la quale Padova vuole essere all' avanguardia nella grande avanzata dell' Italia nuova.

Percorriamo il canale. Nel tratto tra il primo ponte e quello di S. Lorenzo, da una parte è la Riviera Tito Livio, che non può dirsi legata architettonicamente al canale, tanto è questo incassato e stretto rispetto alla larghezza della Riviera ; dall' altra il tergo delle case di Via Roma : un insieme disordinato, che non ha col canale rapporti di effetto. Non architetture nè giardini specchianti nelle acque ; solo un breve scoperto, con poche piante. Il tratto dal Ponte S. Lorenzo agli Eremitani, stretto e incassato profondamente tra case prive di valore artistico, non conferisce a queste alcuna particolare nota. Neppure il breve tratto di canale fiancheggiato dalla Riviera Ruzzante ha interesse particolare. V' è bensì una fila di platani annosi, che non occorrerà sacrificare. Lungo il tratto non incontriamo monumenti notevoli da demolire. I due ponti romani di S. Lorenzo e Altinate, di cui sono appena visibili parti d' un' arcata, hanno valore documentario ; ma, interrati come sono, non hanno funzione estetica nè in sè, nè in rapporto all' ambiente. Non pare grave scoglio il Molino delle Torricelle. Proponiamo ne sia conservata l' estremità verso via Roma, dov' è la piccola lastra di marmo rammemorante che nel 1219 *fo fato sti molini*. E vi_

cino a questa può essere trasportato il bassorilievo del 1371 raffigurante un mugnaio. Il resto si può demolire senza danno per la storia e per l' arte e ci lusinghiamo che la R. Sopraintendenza all' A. M. e M. converrà nel nostro giudizio.

Dove, infine, termina il canale l' arteria dovrà sboccare nel Prato della Valle con un breve tratto in nuova sede, ottenuto demolendo due case fra quelle che formano l' ansa di contorno della grande piazza. Sappiamo l' importanza architettonica di quest' ansa continua delle case che circondano il Prato della Valle, alla quale si deve se uno scoperto di tanta vastità conserva ancora il senso dell' intimità e del calore, se l' " Isola Memmia ,, non si perde nell' estensione dello spazio circostante, se la mole di S. Giustina, lontana, all' altra estremità del Prato, è ancora parte della città e la protegge, con la vicina grande sorella, dall' alto delle sue cupole. Noi riteniamo che la continuità della parete non sia gravemente offesa, qualora la strada sia tenuta di appropriata larghezza e che non vi sia lesione estetica, specie se la continuità sia anche materialmente conservata mediante la sostituzione di un arco alla casa da demolire allo sbocco.

Per avvalorare la funzione della nuova arteria osserviamo ancora:

a) che non si tratta di aprire una nuova via attraverso la città; ma, più propriamente, di migliorare le condizioni di una comunicazione esistente: infatti coi numerosi passaggi trasversali, che collegano la nuova arteria e la sua parallela, a cui si propone di aggiungerne uno in corrispondenza della chiesa di S. Maria dei Servi, si completerà la funzione concomitante delle due vie, condizione che permetterà di limitare la larghezza della nuova;

b) che l'apertura di questa parallela non è produttrice di nuova fabbricazione;

c) che la vicinanza colla Piazza Garibaldi e la demolizione della cortina di case esistenti tra la Piazza ed il Naviglio porterà di conseguenza l' ingrandimento della Piazza con migliore rispondenza alla sua importanza, inevitabile, a malgrado di quella tendenza al decentramento, che è base del nostro studio. Dal lato estetico la piazza guadagnerà per una migliore proporzione coi fabbricati recentemente costruiti (v. assonometria);

d) che in corrispondenza dell' attuale pescheria, che sarà trasportata in località più a nord, rimarrà un allargamento utile allo sbocco nel centro della via S. Biagio, della cui importanza per le comunicazioni col centro altrove si dirà;

e) che, colla demolizione di qualche casa di scarso valore, verrà a formarsi tra la nuova arteria e lo sbocco di Via San Francesco, una piazzetta rettangolare, utile alla disciplina del movimento, alla quale le facciate della Prefettura e dei palazzi Romanin e Sala conferiranno dignità ed eleganza;

f) che la copertura del tratto vicino al Ponte delle Torricelle permetterà il facile innesto colla Via XX Settembre e un maggior richiamo del traffico da questa via col conseguente alleggerimento dell' antico cardo;

g) che l'arteria migliora sensibilmente la comunicazione colla Piazza del Santo e permette di togliere dalla via del Santo il binario tranviario, migliorando così l' efficienza della direttrice Zabarella–Santo;

h) che le lunghe vie Altinate, Cesare Battisti e S. Francesco, riescono alquanto accorciate;

i) che sulla nuova via o nelle sue immediate vicinanze verranno a trovarsi sedi importanti di uffici e scuole, come l' Intendenza di Finanza, la R. Prefettura, gli Uffici Provinciali, la Federazione Provinciale Fascista, la R. Questura, il nuovo Palazzo Universitario ed il R. Liceo-Ginnasio Tito Livio;

l) che l'andamento planimetrico, pur con quella uniformità di direzione che si conviene ad una grande arteria, riescirà vario per il movimento di masse e per la irregolarità, che sono propri del carattere della Città;

m) che le quote del terreno esistente offrono, di per sè, una giusta varietà anche all' andamento altimetrico. Senza tracciare un profilo prematuro basti infatti considerare le più caratteristiche:

presso Piazza Garibaldi	m. 15.70
al Ponte dei Telefoni	» 14.66
alla Cassa di Risparmio	» 14.90
al Ponte di S. Lorenzo	» 15.20
all' incrocio con Via G. Stampa	» 13.63
alle Torricelle	» 9.21
all' incrocio con Via Mentana	» 12.30
allo sbocco del Prato della Valle	» 12.60

n) che la soluzione è economica perchè non richiede che scarse espropriazioni e perchè, colla tombatura del canale, saranno risolti insieme anche i problemi della fognatura nel tratto relativo e di altri servizi urbani.

TERZO MEZZO

—

Comunicazioni trasversali tangenziali al centro

Il criterio dell'arteria nord–sud, nella funzione di cardo massimo della città nuova, può suggerire il pensiero d' una comunicazione trasversale, con funzione analoga a quella del decumano massimo per la stessa città. Senonchè questa soluzione presenta l' inconveniente che l' incrocio fra le due arterie ortogonali, per ampio che fosse, rimarrebbe sempre congestionato. Consideriamo questo infatti l' errore fondamentale di una proposta fatta in passato per l' apertura d' una grande arteria attraversante la Città da est ad ovest, passante per Piazza Garibaldi. Riteniamo invece necessario **opporsi alla formazione spontanea di un nuovo nodo eccessivamente affollato con l' apertura di varie comunicazioni trasversali e col miglioramento di quelle esistenti, in modo da evitare il prevalere dell' una sulle altre**. Una di queste comunicazioni, con funzione di decumani della città nuova, sarà, al pari dell' arteria nord–sud, **tangenziale al centro**. Questa sua particolarità sarà tuttavia meno spiccata perchè

mentre la prima era tangente al nocciolo centrale secondo l' asse maggiore di questo, la seconda sarà tangenziale secondo l' asse minore. Ricordando poi che l' addensamento del centro non è uniforme, ma progressivo dall' ovest all' est, se ne deduce che, nel primo caso, l' arteria è tangente alla parte più densa, nel secondo tocca la più densa solo in una porzione ristretta, centrale all' arteria. Finalmente si osserva che le comunicazioni tra i quartieri cittadini dell' est e dell' ovest hanno importanza minore di quelle tra il nord ed il sud. Questo diciamo per dimostrare che nella comunicazione *decumana* Savonarola–Corso del Popolo–Eremitani, dalla cui estremità si partiranno a raggiera altre strade in direzione dell' est e del nord-est, è naturale una inflessione verso il nocciolo centrale ossia verso Piazza Garibaldi.

Altra comunicazione trasversale sarà **tangente,** a sud, **alla cittadella romana**.

Raccordo Savonarola-Corso del Popolo-Eremitani-Porciglia. (Comunicazione decumana nord, tangente al centro)

La formazione di questa strada, parte importante del descritto *decumano* tangenziale nord, richiede il raccordo con la Via Savonarola per un nuovo ponte, e l' allargamento di Via Tolomei con la demolizione della strettissima cortina di case tra la via stessa ed il Bacchiglione.

Attualmente le brutte case sul lato ovest di Via Porciglia nascondono l' abside della chiesa degli Eremitani. La demolizione delle case apre una larga via, mentre permette di estendere il giardino pubblico e, colla demolizione parziale dei fabbricati attualmente sede del distretto militare, libera il fianco nord della chiesa e le absidi predette. Ne avranno vantaggio anche i ruderi dell' Arena colla liberazione del lato a mattina.

Raccordo Via XX Settembre - Via Galilei. (Comunicazione decumana sud)

Si otterrà coll' apertura di due brevi tronchi : l' uno tra la nuova via " del Naviglio ,, e il nodo Via del Santo–Via Galilei, l' altro tra lo sbocco di Via Galilei nella Via San Francesco e l' incrocio Via Cesare Battisti–Via Ospedale Civile. I due tronchi attraversano zone di scarso valore e non sono produttori di nuova fabbricazione.

In relazione a questa comunicazione tangenziale va considerato anche il raccordo Piazza Delia - Via Cernaia.

QUARTO MEZZO

Permeabilità fra

Questo mezzo, che dovrà essere integrato dalla disciplina del traffico, risulta, dalla descrizione, che si fa seguire, dei singoli raccordi. Qui occorre rilevare che, in qualche caso, non è possibile conservare il parallelismo caratteristico della rete roma-

na, soprattutto perchè il piano è pregiudicato dalla parziale attuazione di quello vigente; ma vi si è cercato di rimediare toccando zone prive di spiccato carattere locale o veramente meritevoli di risanamento.

la periferia e il centro

Questo è già pregiudicato dalle demolizioni, preordinate al vigente piano regolatore, giunte ormai, attraverso il nuovo quartiere di S. Lucia, fino all' altezza di Via Dante, e da nuove costruzioni costose iniziate o compiute. Perciò mentre avremmo preferito, sempre in ordine ai criteri generali esposti, mantenere il nuovo collegamento più a nord, fummo costretti a fissare il raccordo col quartiere di S. Lucia in corrispondenza di Via Forzatè. Quando si aggiunga la necessità di rispettare la casa che fu di Carlo Leoni e il Palazzo Bonacossi, di valore ingente, si può dire che il tracciato risulti individuato. Il ponte sul Bacchiglione già ideato per il decumano tangenziale nord e che servirà per l' imbocco della nuova nella via Savonarola, è ideato in posizione tale da offrire la possibilità di facile accesso dalla due opposte direzioni.

Raccordo S. Benedetto-Savonarola con Piazza Spalato

Già il vigente piano regolatore prevedeva il primo tratto di questo raccordo fino a Via Garibaldi e a Riviera Mugnai. La copertura del Naviglio nel tratto Riviera Mugnai - Porte Contarine, che, come provvedimento tecnico-estetico, è un caso particolare di quello ormai adottato nella più importante soluzione dell'arteria assiale, darà luogo ad una strada in prolungamento del primo tratto. È chiara la funzione dell' intero raccordo per la provenienza dalla Stazione Ferroviaria. Il primo tratto ha inoltre lo scopo di allargare la zona di contatto e rendere il contatto più intimo fra il centro e la trasversale Savonarola-Eremitani.

Raccordo Piazza Spalato – Porte Contarine

Lo sviluppo del quartiere di Via Jacopo Facciolati e l' intensità del traffico sulla provinciale di Piove-Chioggia-Adria, che oggi viene a incanalarsi quasi tutto sulla stretta via S. Francesco, impone di curare in questo punto la permeabilità col centro. Le esistenti vie C. Battisti e S. Biagio saranno sufficienti ad assolvere a tale compito una volta che sia reso possibile penetrarvi all' estremità sud-est. A tale scopo un tratto di strada nuova, ad ovest dell'Ospedale Civile, congiungerà la via Bartolomeo d'Alviano con la via Cesare Battisti, che sarà poi allargata sul lato a mattina fino all' incontro con la via D. Chiesa. In questo punto avrà luogo l' innesto con la via

Raccordo Zona di Pontecorvo – Centro

S. Biagio per mezzo di una piazzetta, opportuna per una zona dove difettano allargamenti stradali. Un breve tratto nuovo completerà la via S. Biagio, creando ad essa uno sbocco nella nuova via " del Naviglio „ di fronte all' attuale pescheria.

Raccordo Via Vescovado – Dietro Duomo–Via Forzatè

Ha lo scopo di decongestionare la stretta Via Vescovado, di impossibile allargamento per le sue caratteristiche monumentali, e di alleggerire il cardo nel suo punto più stretto presso il Monte di Pietà. (Comunicazione diretta col Centro nord). Richiede soltanto la demolizione di poche casupole prive di carattere e con scarso valore commerciale e dà luogo alla formazione di una piazzetta rettangolare allungata, già nobilitata da una bella casa sul lato sud di via Vescovado.

QUINTO MEZZO

—

Diradamenti

Sfollato, come si è già detto, il centro coi provvedimento generali proposti, basteranno pochi aumenti di superficie stradale, brevi e saltuari, utili anche all' azione di risanamento.

Giudicheremmo grave errore allargare qualunque degli accessi al meraviglioso raggruppamento delle Piazze. Ogni strada crea una prospettiva particolare al " Salone „ o al Palazzo del Comune o al Palazzo del Capitaniato o alla Loggia della Gran Guardia, per cui il valore architettonico dell'opera, intrinsecamente considerato, si accresce di nuovi toni nella sinfonia dell' insieme; chè se, ad esempio, il " Salone „ è tutt'ora un' opera magnifica, come doveva essere nel secolo XII per volontà dei cittadini padovani, la sua mole appare ancora più grandiosa quando si affaccia improvvisa, col fascino d' un'architettura preziosa, esaltato dalla sorpresa, a chi s' insinua verso le piazze per le strette vie porticate.

Quanto alla loro funzione, osserviamo che le piazze sono ingombrate non solo dall' intensità del traffico rotabile, ma più da quello pedonale e specie dall' abitudine, formata da cause che talora sfuggono all' indagine, di far sosta a trattare gli affari commerciali in punti determinati: tipica la spezzatura tra Piazza dei Frutti, Via Marsiglio da Padova e Via Gorizia.

Gli sfollamenti locali, che possono essere affidati in parte al servizio di polizia, saranno favoriti:

a) dall' apertura di una piazzetta, con selciato da limitare con pilastri, all' incrocio di Via Marsiglio con Via S. Andrea, liberando quel lato della casa medioevale detta " degli Ezzelini „.

b) dal completamento del portico, che attualmente ha termine a breve distanza dagli sbocchi di Via Calatafimi e di Via dei Borromeo nella piazza delle Frutta, senza modificare la forma delle rispettive case;

c) dal miglioramento dell' accesso dal nuovo quartiere di S. Lucia per Via dei Borromeo, aprendo sotto la nota casa medioevale, un passaggio collaterale all' esistente;

d) dalla formazione di alcune aree libere nel Ghetto e nel vicino isolato ad ovest.

Sono note le discussioni intorno al quartiere del Ghetto, il cui problema di risanamento, tale da esigere il più attento esame, ha dato origine alle proposte più disparate.

Anche in questo caso siamo ben lontani dal credere che il male richieda il sacrificio di cose caratteristiche e veramente belle. L' isolato più denso, quello compreso tra Via delle Piazze e Via Fabbri e l' altro, pure aggrovigliato tra quest' ultima e la via Squarcione, hanno case maggiori e motivi di architettura minima, che non si possono impunemente distruggere. Fra queste la Corte Lenguazza, angolo nascosto nel cuore della città, che sarebbe interessante anche a Venezia e del quale, una volta liberato dal repugnante sudiciume, rimarrebbero solo le prospettive varie inquadrate tra le alte pareti, terminanti in lembi di cielo e risonanti alle voci del vivace dialetto.

Chi scruti pazientemente in quel groviglio di case potrà sceverare, dalle altre, tutte quelle prive d' interesse architettonico, disordinate e malandate, generalmente addossate alle case maggiori come vegetazioni patologiche. Tutta questa crosta, di valore commerciale irrisorio, verrà estirpata senza offendere le costruzioni più nobili, che riacquisteranno la loro originaria cospicuità. Le demolizioni così intese, temperate da un lato, dall' altro non soggette a feticistiche limitazioni, non solo non turbano il problema estetico, ma lo risolvono colla messa in luce dei monumenti esistenti. Con queste parziali demolizioni, che meglio si spiegano dai disegni, saranno risolti il problema igienico con l' apertura di nuove pareti illuminanti, quello sociale con la diminuzione degli agglomeramenti eccessivi di popolazione, quello del traffico con l' aumento di superficie libere atte al passaggio e alla sosta del pubblico in un luogo frequentatissimo. Senza ricostruzioni di dubbio effetto, saranno liberate due belle facciate di palazzi nel Ghetto e messi in valore i resti del chiostro di S. Urbano.

Sarà così aperta una via parallela alla Piazza delle Erbe, composta da una serie di larghi e passaggi " a baionetta ,, , la cui successione darà luogo automaticamente a prospettive interessanti, determinate dal movimento delle masse esistenti. Verso Via dell' Arco sarà allargato l' incontro di quella con la Via S. Martino e Solferino e ivi proponiamo di collocare una macchia di verde, che darà maggior valore alle case a più piani dai contorti *pergoli* di ferro. La Corte Lenguazza non perderà il suo carattere di formazione chiusa, mentre i nuovi passaggi, sottoponendo la corte al pubblico controllo, ne miglioreranno le condizioni di decenza e d' igiene.

Diradamenti e allargamenti di varia importanza saranno i seguenti:

a) Vie del quartiere Conciapelli da sostituire con vasto scoperto e rimesse per le autocorriere, risanando così quel basso e insalubre quartiere e diminuendo la densità di popolazione;

b) riapertura del vicolo spezzato ad angolo retto tra Via Manin e Via A. Gritti, passaggio che figura nella nota carta del Valle del 1780 e che non è mai stato occupato da costruzioni;

c) demolizione d' una casa all' incontro di via S. Martino e Solferino con Via Squarcione;

d) prolungamento del portico allo sbocco di Via N. Sauro in Piazza Unità d' Italia, senza modificare la larghezza della via scoperta;

e) miglioramento degli incroci del Canton del Gallo e di Via S. Francesco con Via del Santo, aprendo passaggi coperti, in direzione della diagonale dei rispettivi angoli d' incrocio, senza modificare la forma dei fabbricati;

f) formazione di una piazzetta all' incrocio di Via G. Barbarigo con Via Marsala davanti il Palazzo Papafava, allo scopo di deviare parte del traffico dell' antico cardo massimo e alleggerirlo nel punto più stretto presso il palazzo del Monte di Pietà;

g) demolizione di alcune case addossate al fianco nord del Duomo e del Battistero, allargando così lo sbocco della utile e interessante Via Tadi. La piazza del Duomo non perderà, per questo, il carattere dl formazione chiusa, che, da questa parte, ancora conserva. La demolizione delle case darà maggior valore al grandioso esterno del Duomo e darà luogo a una bella prospettiva in direzione della Piazza.

SESTO MEZZO

—

Estensione e limiti della città futura – Zonizzazione.

Le previsioni circa lo sviluppo della città in quel termine di trent'anni che riteniamo ormai normale nei piani regolatori, sono di estrema difficoltà non solo per la complessità del fenomeno demografico in genere, ma per la molteplicità dei fattori nazionali e regionali, terrestri e marittimi, agricoli e industriali, che determineranno la futura posizione urbanistica di Padova. Un piano lungimirante dovrebbe anzitutto sgombrare il campo da ogni ostacolo che si opponga a determinare urbanisticamente l' avvenire della Città: nel nostro caso allontanare la linea ferroviaria verso nord. Ma all' incertezza sui fattori economici mondiali, di cui è espressione l' attuale " crisi ,, , della quale tutti gli altri fenomeni sono aspetti particolari, si aggiunge l' incognita speciale sulla sorte delle ferrovie e degli altri mezzi di trasporto. Certo è necessario che il piano regolatore sia suscettibile di adattarsi a trasformazioni future e diremo più tardi come si sia tenuto conto di questo elemento, che aggrava il problema; ma il piano presuppone, in primo grado, che, nel tempo della sua attuazione, la linea ferroviaria non abbia a subire spostamenti, tenuto anche conto della fortissima spesa che sarebbe richiesta dal trasferimento del complesso ferroviario.

Il piano d' espansione ha due precedenti: lo sviluppo spontaneo dell' abitato e il piano regolatore vigente. Non si può ignorare l'uno nè decampare dall'altro, di cui, come si esprime il bando di concorso, deve essere questo una modificazione.

Il piano in vigore, assecondando la tendenza della popolazione, aveva favorito le costruzioni in ogni direzione. *I nuclei di strade e le strade ormai aperte, costituiscono altrettanti capisaldi*, da cui non è possibile astrarre.

A ovest, a sud, a sud-est, il nostro piano ha però piuttosto azione limitatrice che innovatrice. In qualche caso abbiamo ristretto i limiti del piano anche al di qua delle case già sorte, specialmente quando la loro costruzione non collimava neppure, colle disposizioni del piano vigente; perchè riteniamo che l' esistenza di qualche casa

a cui ritardassero in avvenire i pubblici servizi, non possa pregiudicare un congegno complesso e d' importanza sociale, come un piano destinato a coordinare per decenni le attività urbanistiche di una città, con decisa influenza anche sul suo lontano avvenire.

Per i quartieri di Via Jacopo Facciolati, della zona fra Via Sorio e Via Vicenza e da questa verso la stazione ferroviaria nonchè per i quartieri tra Via Annibale da Bassano e Via Tiziano Aspetti e fino alla chiesa dell' Arcella, il lavoro dei progettisti si può dire limitato al riconoscimento delle strade indicate, a linea punteggiata, nel piano vigente, perchè pregiudicate dalle costruzioni sorte e che stanno sorgendo e che continueranno certamente a sorgere fino a quando la legge di approvazione del piano verrà a disciplinare questa caotica espansione.

Lo sviluppo della borgata dell' Arcella è invece fenomeno naturale, che non contrasta collo spostamento del centro nelle direzioni già determinate dalle altre forze e dovrà essere favorito dal nuovo piano. Riteniamo che la forma migliore da dare alla parte nuova della città, che nel suo grosso ha la nota forma triangolare, sia quella d' una porzione allungata adiacente al triangolo settentrionale. *È questa la disposizione che meglio si presta al mantenimento del centro nella posizione più favorevole dopo i lavori compiuti.* Questo abbiamo voluto dimostrare anche mediante una costruzione grafica, con cui è trovato il baricentro dei quartieri, considerati nella loro funzione di "residenze", indipendentemente dalle forze esterne determinatrici di traffico [1]. L' azione ulteriore dei centri generatori di traffico, che viene a sovrapporsi e a determinare la posizione definitiva del centro urbano, non può essere matematicamente calcolata; ma la ricerca del baricentro delle residenze è utile a determinare, insieme colla considerazione delle altre cause esistenti, la direzione verso cui si devono rivolgere le forze della città futura. Altro pregio dell' estensione sul lato nord è di offrire il maggior contatto della parte nuova colla vecchia, così che i quartieri trarranno alimento dal nucleo col minimo dispendio di energie, tanto da attenuare, per la brevità dei percorsi, anche l' ostacolo del Fiume, che separa le due parti. Vi si nota inoltre una evidente unità, pure nel suo sviluppo allungato da nord-est a sud-ovest. La linea ferroviaria, che taglia in due parti la grande elisse, non basta a fare della vasta zona due zone separate. A questo propo-

(1) Si è seguito questo procedimento: diviso il territorio in zone d' uniforme intensità, si sono trovati i baricentri geometrici delle singole zone. Successivamente si è costruito un poligono, che diremo "delle forze", portando come forze le rispettive quantità di popolazione e se ne è trovata la risultante col metodo del poligono funicolare. Ripetuta l' operazione in altra direzione, si è determinata, nel punto d' incontro delle risultanti, la posizione del baricentro. Naturalmente questo sistema presuppone che tutto il territorio urbano abbia eguale permeabilità nelle direzioni radiali. Perciò il metodo sarà tanto più probativo quanto migliori saranno le comunicazioni radiali e, in particolare, quanto più numerosi gli attraversamenti del Piovego.

sito, è utile notare che il celere sviluppo del quartiere dell' Arcella è dovuto all' ottima strada d' accesso, alla prossimità della stazione, ai principali stabilimenti industriali e alla relativa vicinanza al centro della Città. Se la zona Via Nicolò Tommaseo–Stanga non ha avuto eguale sviluppo, ciò è dovuto appunto alla deficienza delle comunicazioni, attraverso il Piovego, con la Città.

I criteri della nuova estensione sono pertanto:

a) Istituzione di pubblici uffici, scuola, giardino d' infanzia, bagni pubblici, ritrovi, campo sportivo destinati al quartiere;

b) collegamento dei punti più lontani mediante un' arteria, per quanto possibile, assiale alla nuova zona: e, poichè si tratta di quartiere assolutamente nuovo, pel quale devono prevalere criteri eminentemente pratici, dalla cui applicazione non soffre l' estetica urbana, tale arteria sarà costituita da un semplice rettilineo, che va dall' esistente Campo del Littorio al Porto Fluviale, attraversando la ferrovia per un nuovo cavalcavia. Evidenti riescono le comunicazioni traversali di questa arteria, da una parte colle varie masse schierate verso la Via Nicolò Tommaseo e il suo prolungamento di Via Venezia, dall' altro verso la zona a nord–est e col quartiere industriale. Così posta questa zona, a contatto colla vecchia città, ogni porzione di quella avrà con questa la sua comunicazione diretta: il quartiere di Via Tiziano Aspetti per il vecchio cavalcavia di Borgomagno: il centro (Chiesa) per il cavalcavia e per una passerella da costruire a mattina della stazione viaggiatori delle FF. SS. e per il nuovo ponte da costruire di fronte a Via Porciglia; la zona centrale, che comprende la Fiera dei Campioni ed il Mercato Coperto, per un nuovo ponte sul Piovego in corrispondenza di Via dei Paolotti e, più a sud–est, per la Porta Venezia e Via Portello; finalmente l' estremità sud–est per Via Fistomba. Rispetto al vecchio nucleo urbano, la nuova arteria Arcella–Porto avrà poi funzione di comunicazione esterna, come già descritta nell'analisi degli attraversamenti. Non sarà inutile notare che l' arteria in rettifilo possiederà requisiti utili a escludere la monotonia: l' alberatura laterale, un conveniente gioco di masse, una piazza, vari allargamenti, il cavalcavia ferroviario e la possibilità di un profilo longitudinale a due o più lievi catenarie.

ZONIZZAZIONE

Una zonizzazione precisa della città non è possibile nè, allo stato delle cose, consigliabile. Già dalla descrizione della distribuzione attuale, fatta in precedenza, sulla quale insistiamo perchè assolutamente necessaria a valutare giustamente le proposte per il piano d' espansione, risulta come e dove gli elementi di fatto abbiano pregiudicato le intenzioni del presente piano.

Avranno destinazione signorile le costruzioni che sorgeranno sulle pochissime nuove fronti stradali nella città murata.

Il quartiere Arcella–Stanga, per la parte non ancora compromessa da costruzioni già sorte, è suscettibile di specializzazione edilizia. La parte a nord della ferrovia Padova–Venezia sarà più propriamente destinata a piccole costruzioni popolari con terreno annesso e quella a sud della ferrovia a villette signorili con scoperto. Favorevoli, in massima, alle piccole case, per ragioni igieniche e sociali, abbiamo anche limitato la suddivisione della planimetria nella parte nuova dell' abitato, alla formazione di isolati adatti a quel tipo edilizio. Le due fronti della Via Nicolò Tommaseo, la cui importanza, nella città futura, è dimostrata dalla semplice ispezione della planimetria, avranno destinazione signorile e carattere di zona intensiva.

La Via Nicolò Tommaseo ha visto sorgere nelle sue adiacenze numerosi stabilimenti industriali e la Fiera dei Campioni; tuttavia non riterremmo razionale conservare questa come sede della zona industriale nella città futura. La grande estensione occupata fra il gasometro e la Stanga, una volta coperta linearmente da nuovi stabilimenti, renderebbe pressochè inutilizzabili i terreni situati al di là di una fronte di breve profondità. A zona industriale sarà più propriamente destinata l' area compresa tra la ferrovia e la strada nazionale per Venezia, perchè più lontana, perchè più contigua, nella sua longitudine, alle due grandi vie di comunicazione e pertanto con immediati raccordi con le Ferrovie dello Stato e con quelle della Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie; perchè vicina all' autostrada; perchè non lontana dal porto fluviale e perchè compresa tra la periferia della Città ed il borgo **satellite** di Ponte di Brenta, località meglio adatte, per l' indirizzo già creato, a residenze popolari operaie.

Dove riteniamo che socialmente e praticamente s' imponga una precisa destinazione di zona è per l' ospedale civile e per gli istituti che ad esso si connettono. A questo scopo abbiamo destinata l' area a sud–ovest dell' ospedale non ancora pregiudicata da precedente movimento edilizio, e vicina a quel complesso di istituti universitari della Facoltà Medica, di moderna istituzione, che non è possibile sostituire.

La valutazione della densità delle varie zone permette di segnare i limiti della città futura. Dalla tavola di zonizzazione e da quella del baricentro residenziale si rileva, infatti, che:

a) la città murata è suscettibile di contenere circa 60.000 abitanti;

b) le zone a costruzione semi–intensiva, supposta una capacità di abitanti 150 per ettaro, possono contenere 30.000 persone;

c) le zone a costruzione estensiva, supposta una capacità di abitanti 120 per ettaro, possono contenere altre 30.000 persone.

La capacità totale della città futura, nei limiti considerati dal piano, è dunque di 120.000 abitanti, come nelle previsioni in precedenza accennate.

SETTIMO MEZZO

—

Incanalamento di nuove attività cittadine - Centri generatori di traffico

Più che da un capitolo speciale, il settimo mezzo risulta da provvedimenti parziali e da tendenze accennate saltuariamente in questa relazione. Accenniamo tuttavia ai principali centri generatori di movimento e di traffico.

Mercati e Foro Boario

Le sedi dei mercati, in atto o già predisposte, sono state indicate nella descrizione della città attuale. Si trovano, in genere, a nord-est in posizione adatta all' indirizzo del nostro piano.

Il Foro Boario troverà posto nello spazio vicino allo scalo merci fra la linea ferroviaria e la Via C. Goldoni. Appartato da vie di grande traffico, sarà pure a breve distanza dai Magazzini Generali.

Macello

L' infelice situazione del macello attuale, vicino all' ospedale civile, ne consiglia lo spostamento. Per evidenti ragioni pratiche, indichiamo come adatta una zona prossima a quella del Foro Boario.

Campi sportivi

Il quartiere sportivo, pregiudicato dallo stato di fatto, non coincide, per ubicazione, colle direttive del piano. Avrà sede, principalmente nell' attuale zona occupata dal Velodromo comunale, dal Campo sportivo Silvio Appiani e dall'area attualmente occupata dal Foro Boario. Si propone la demolizione del Velodromo comunale, non adatto alle odierne manifestazioni ciclistiche. Nelle aree lasciate libere si propone la costruzione della auspicata piscina coperta e di un campo sportivo per le manifestazioni collettive. Non si è ritenuto di cambiar sede alla zona sportiva perchè il vasto piazzale del Prato della Valle molto si presta al movimento, alle volte eccezionale e sempre notevole, provocato dalle gare di calcio. Una seconda ragione sta nella sua relativa centralità, ciò che determina un maggior concorso di pubblico, fatto da valutare ai fini dell' istituzione ed in relazione ai proventi e alle spese ne-

cessarie. Si nota per incidenza che questa zona sportiva non è molto lontana dalla sede della Società Canottieri e dai progettati nuovi bagni pubblici, senza contare che il Prato della Valle continuerà a essere esso pure, luogo di manifestazioni sportive. Quanto al Campo del Littorio, di cui sono stati tanto discussi, la poca centralità e gli attuali incomodi accessi, potrà essere usato per manifestazioni d' eccezionale importanza. La sistemazione del quartiere dell' Arcella renderà infatti, con il progettato parziale sdoppiamento del cavalcavia, sufficienti anche le comunicazioni del Campo colla Città, allo stato attuale dimostratesi assolutamente insufficienti: quelle col sud per la Via Tiziano Aspetti e il cavalcavia di Borgomagno, col parziale sdoppiamento del cavalcavia allargato, e per la passerella da costruire ad est della stazione delle FF. SS. e per il ponte di Via Porciglia : quelle con la futura estensione orientale per il futuro cavalcavia di via Rismondo. Ai campi sportivi accennati vanno aggiunti i vari campi rionali, dislocati in diversi punti della città ; il nuovo quartiere Arcella-Stanga ne avrà uno proprio, in punto centrale al quartiere presso il ricordato cavalcavia.

Da ultimo è preveduta la demolizione dell' attuale Foro Boario e la sua sostituzione con una piscina coperta.

Aereoporto Civile

Al costruendo aereoporto civile si è assegnata una zona in prossimità dello sbocco dell' autostrada Venezia-Padova, presso la nazionale Verona-Vicenza-Venezia, tra l'inizio dell' autostrada e il canale Piovego, a nord-est e nelle vicinanze della città : condizione quest' ultima tanto più apprezzabile dopo gli esperimenti d' altre città. La zona scelta ha tutt' ora destinazione agricola, è pianeggiante, non attraversata da strade nè da corsi d' acqua. Le dimensioni dell' aereoporto, che sarà lungo m. 1000 e largo m. 800, sembrano sufficienti a preparare una città media a quello sviluppo dell' aviazione, che è nei voti e nella volontà della giovane Italia.

Stazione delle tranvie provinciali

Non si è ritenuto di dover spostare dalla località attuale la stazione di S. Sofia, che deve rimanere necessariamente vicina al centro dato il genere del suo traffico. Si è invece spostato l' edificio sul lato nord, con la demolizione delle tettoie, in modo da ottenere un larghissimo viale risultante dalla fusione delle due vie Morgagni e Iappelli. La demolizione delle tettoie è anche consentita dalla vicinanza del parco vagoni della Società Veneta. Di una proposta deviazione del percorso si dirà più avanti.

Stazione delle autocorriere

L' importanza che verrà ad assumere la Piazza Eremitani, situata all' imbocco della nuova arteria del "Naviglio,, , consiglia di spostare da quella sede il punto di partenza e d' arrivo delle autocorriere, destinando ad esso una zona più larga, suscettibile di tale uso anche in caso di maggiori sviluppi. Adatta si presenta e prevista dal nostro piano l' area lasciata libera dalle demolizioni nel quartiere Conciapelli, ottimamente integrata dalla notevole larghezza che, tombato il canale, avrà la strada che fonderà insieme Riviera Mugnai e Riviera Beldomandi. Questo punto ha il vantaggio della centralità, della sua vicinanza alla stazione ferroviaria e della immediata contiguità cogli uffici postali centrali.

Porto Fluviale

Ottima si presenta per il porto fluviale la località in riva al Fiume presso "la Stanga,, all' estremità est della città. In diretta comunicazione colla zona industriale, manterrà il traffico tra questa e quello completamente estraneo alla città. Allo scopo di poter usufruire, anche in periodo di relativa piena, delle banchine del porto, si propone di spostare il sostegno in progetto più a monte e precisamente verso le mura di Via Fistomba. Del porto fluviale farà parte anche una vasta zona con destinazione particolare ed esclusiva di magazzini per il deposito delle merci in transito. Il porto può essere comodamente allacciato alla ferrovia della Società Veneta, che passa anche attualmente alla distanza di pochi metri e da questa alle FF. dello SS.

Bagno Pubblico

L' attuale stabilimento bagni dovrà essere abbandonato in seguito alla sistemazione fluviale, a cui conseguirà una minore portata del canale e per non essere suscettibile d' ingrandimento. Un nuovo e moderno stabilimento, dove lo spazio non difetti e dove una larga spiaggia e uno spazio ombreggiato permettano anche alle famiglie con bambini di trovare un giusto conforto, avrà sede a monte della Città, dove il Bacchiglione è ancora esente dagli inevitabili inquinamenti cittadini. Lo spazio necessario all' esecuzione dell' opera è stato ottenuto con opportuna deviazione dell' attuale strada arginale. Lo scopo sarà raggiunto con lieve spesa, trattandosi di zona interamente scoperta.

Cimiteri

Coll' estendersi della città, il Cimitero principale rimane in zona adatta, restando a una giusta distanza dal limite previsto dell' espansione; non così il Cimitero dell' Arcella, il quale, nel piano regolatore, viene a trovarsi in una zona centrale. I

progettisti sono stati perplessi nel proporre il suo trasporto altrove, data la ricchezza delle sue opere funerarie. Comunque si osserva che da un eventuale trasporto la proposta sistemazione della zona non sarebbe pregiudicata e che, tra superficie del Cimitero e zona regolamentare di rispetto, sarebbe guadagnato all' edificazione uno spazio di circa 160.000 metri quadrati.

COMUNICAZIONI TRANVIARIE

Tranvie interne

La rete tranviaria urbana si propone:

1) Accoppiamento dei quartieri opposti ed equilibrio di carico fra i quartieri serviti;

2) Avviamento di più linee sugli stessi binari nelle tratte con maggiore intensità di traffico;

3) Evitare l' attraversamento della città e il soverchio ingombro delle strade;

4) Massima utilizzazione dei binari esistenti.

Praticamente, non prestandosi sempre i quartieri periferici a un accoppiamento omogeneo, vi si è sopperito col far coincidere la comunicazione di quartieri secondari con linee supplementari di zone con maggiori esigenze di traffico, come la zona del Santo importantissimo centro d' attrazione religiosa.

Tracciati delle linee:

1° - (*Bruna*) — Stazione–Bassanello–Mandria.

2° - (*Rossa*) — Vigodarzere - Arcella - Cavalcavia - Stazione - Corso del Popolo - Nuova Via del Naviglio - Via Locatelli - Piazza del Santo - Via M. Cesarotti - Via Ospedale Civile - Nuovo attraversamento - Piazza Nievo - Stazione S. Sofia - Piazza Garibaldi - Stazione - Arcella - Vigodarzere.

3° - (*Verde*) — Chiesanuova - Cimitero - Via Savonarola - Ponte Molino - Riviera Mugnai - Piazza Garibaldi - Piazza Eremitani - Via Morgagni - Via G. B. Belzoni - Via Ognissanti - Crocevia Stanga - Via N. Tommaseo - Tempio Pace - Stazione - Corso del Popolo - Riviera Mugnai.

4° - (*Gialla*) — Brentelle - Via Sorio - Via Euganea - Riviera Paleocapa - Ponte S. Agostino - Piazza Castello - Via XX Settembre - Nuova Via del Naviglio - Piazza Garibaldi - Stazione.

5° - (*Nera*) — Barriera Trento - Via Beato Pellegrino - Ponte Molino - Riviera Mugnai - Piazza Garibaldi - Via Eremitani - Stazione S. Sofia - Nuovo attraversamento - Prolungamento di Via Cesare Battisti - Via del Gattamelata - Via J. Facciolati - Voltabarozzo.

6º – (*Azzurra*) — Arcella – Nuovo Viale Arcella – Fiera Campioni – Via Rismondo – Nuovo ponte sul Piovego – Quartieri Universitari – Stazione di S. Sofia – Piazza Eremitani – Piazza Garibaldi – Corso del Popolo – Stazione – Arcella.

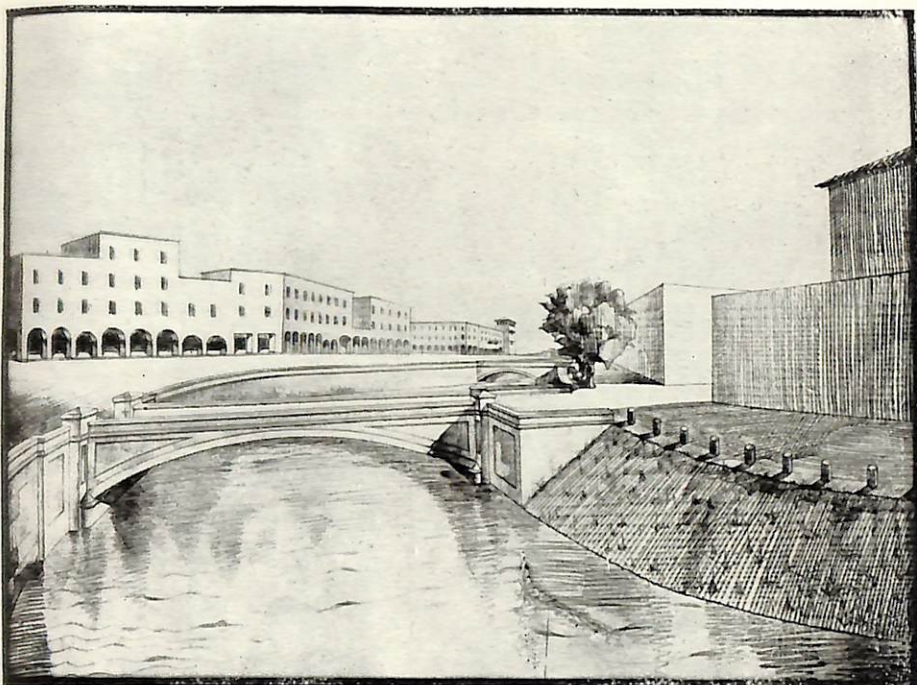
Come si vede le linee n. 1 (Stazione–Bassanello–Mandria) e n. 3 (Chiesanuova–Cimitero–Stanga) e n. 5 (Barriera Trento–Voltabarozzo) corrispondono egregiamente al primo e più importante criterio. La linea n. 2 (Vigodarzere), con minore carico per questa destinazione, è linea integratrice per la zona del Santo. La linea n. 4 (Brentelle–Stazione) con carico lieve per Brentelle, è integratrice per le comunicazioni della Stazione col Centro. La linea n. 6 (Arcella–Fiera Campioni–Centro) unisce il quartiere Arcella–Stanga col Centro. Le linee n. 3 e n. 6 formano due anelli che, come facilmente si osserverà, non vogliono costituire allacciamenti periferici, ma semplici varianti, destinate alla suddivisione di tutto l' abitato in eque zone d' influenza. Da ultimo osserviamo che le linee n. 2, 3, 5 e 6 servono alla stazione di S. Sofia delle tranvie elettriche provinciali della cui importanza si è detto.

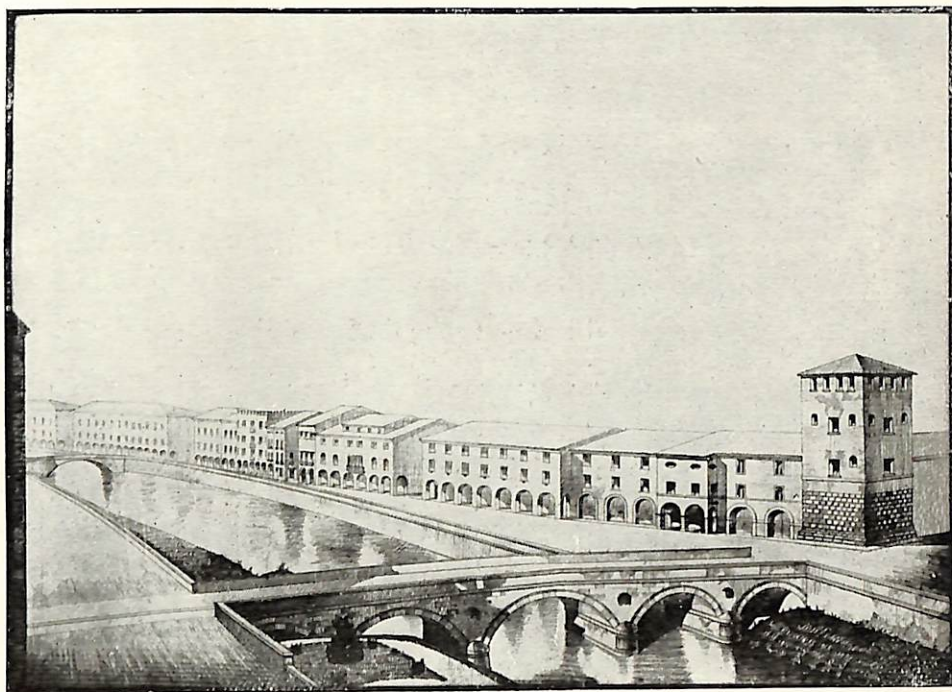
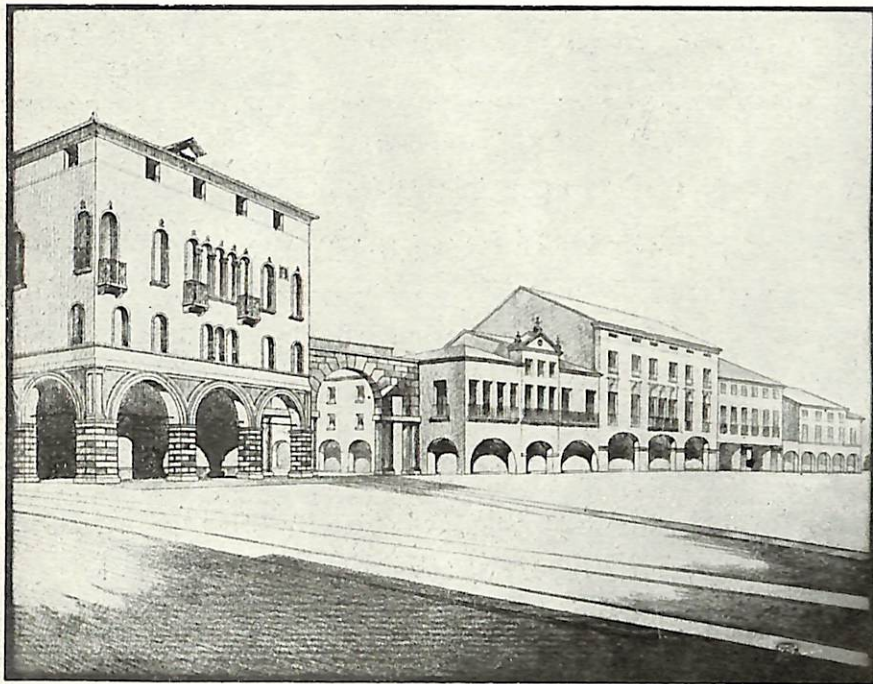
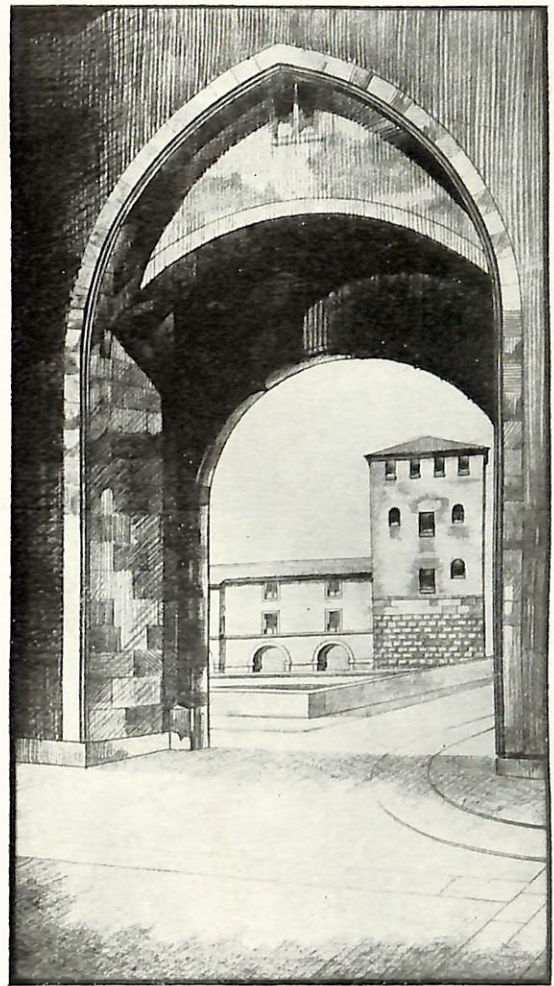
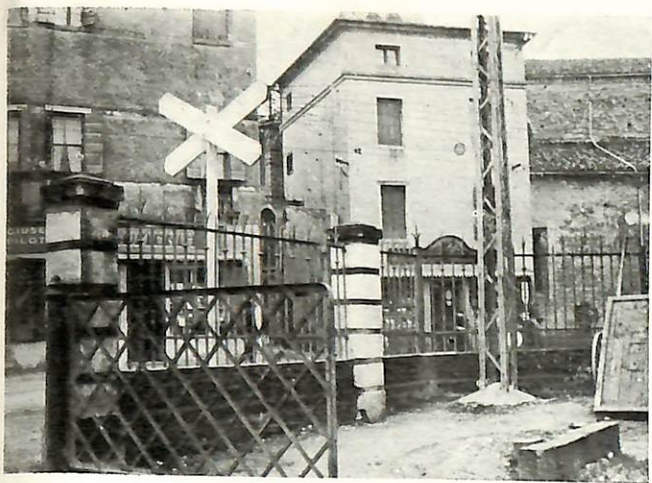
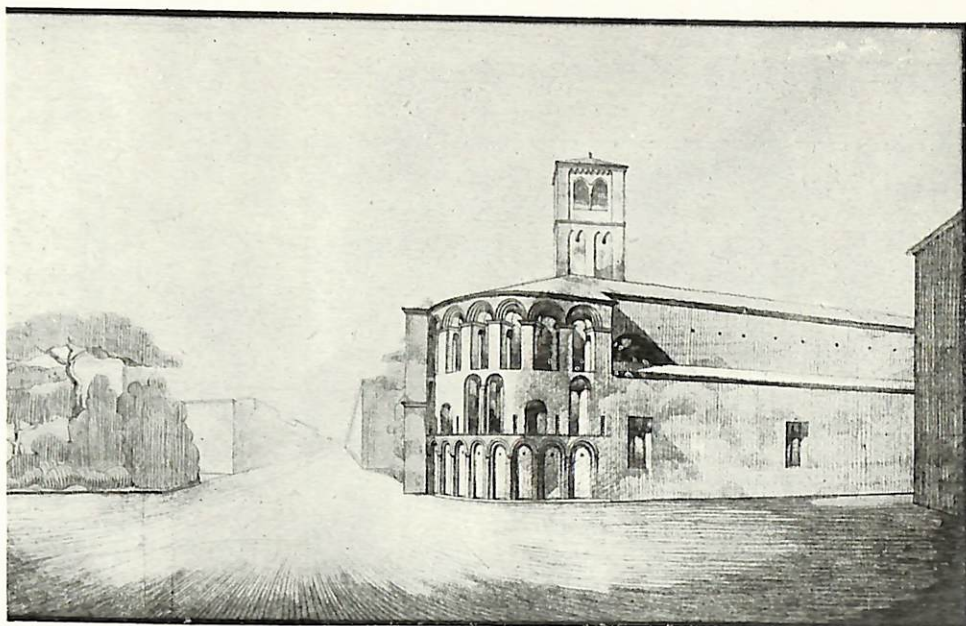
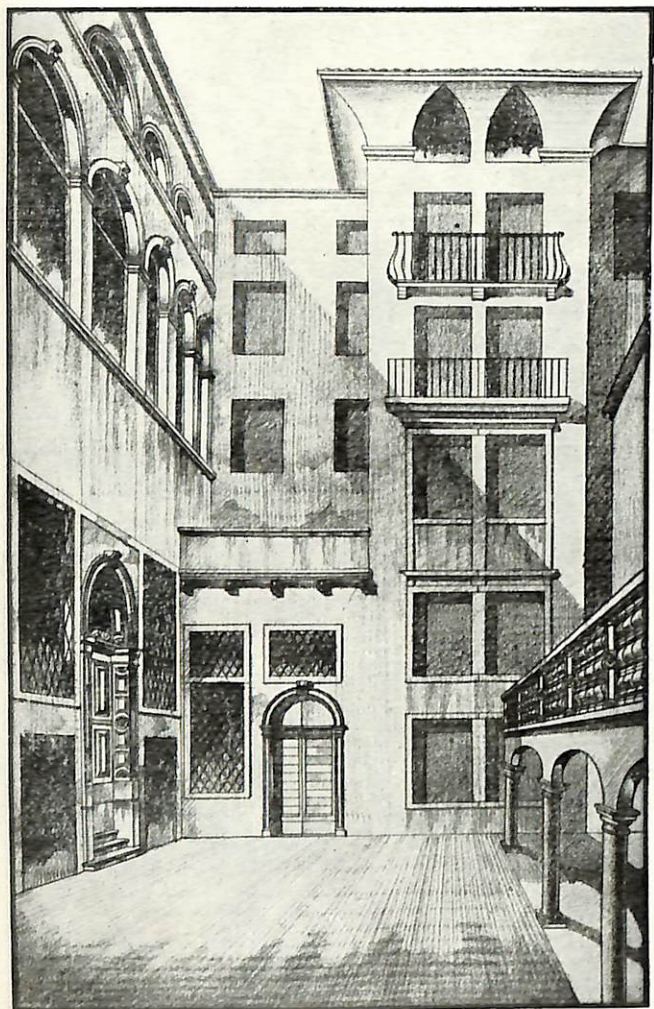
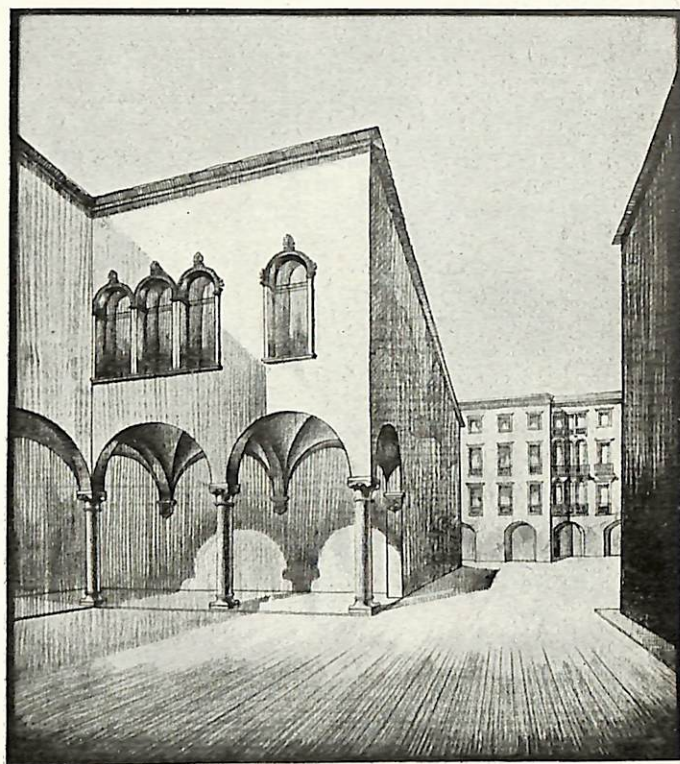
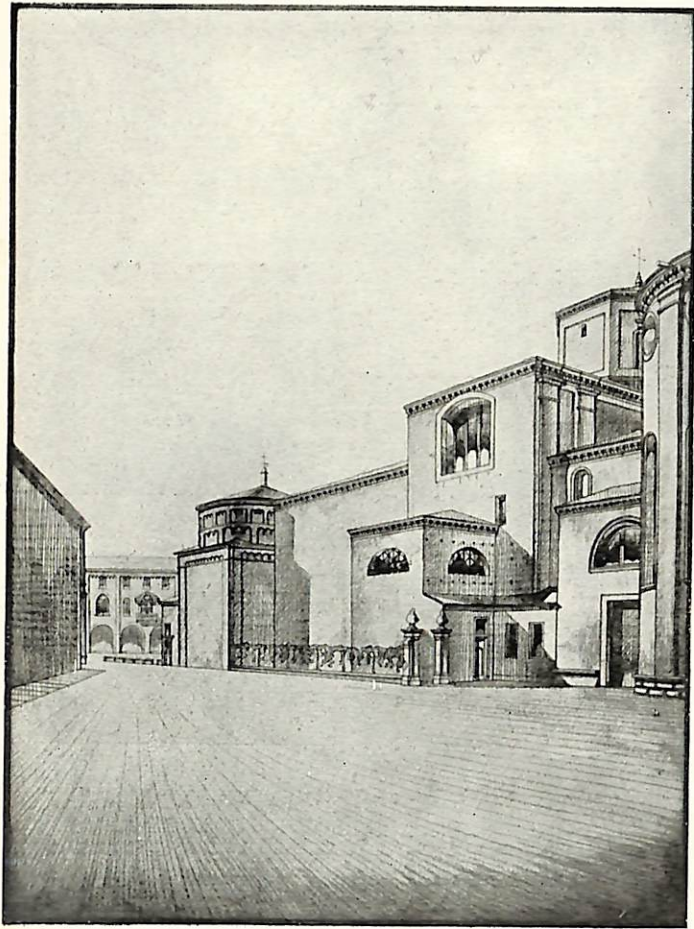
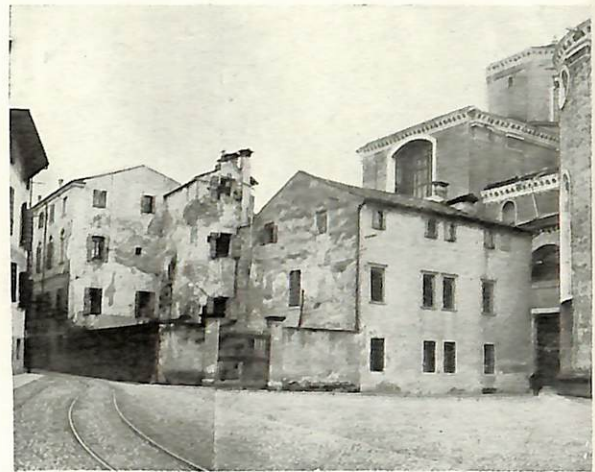
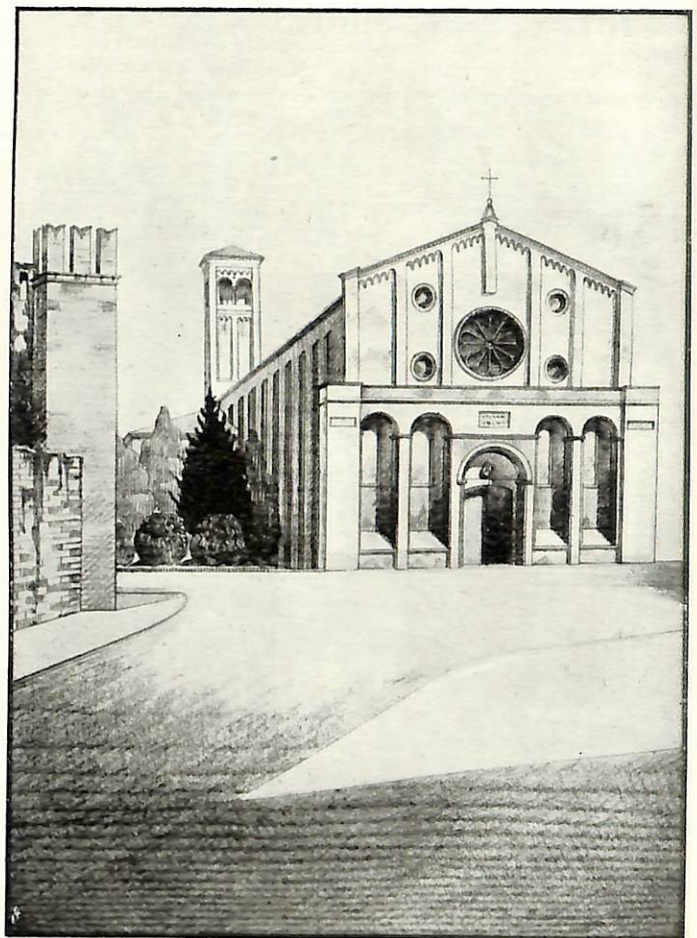
La parte centrale della Città sarà invece servita da una linea di autobus che non crediamo opportuno precisare, prestandosi la rete stradale a diverse soluzioni di eguale valore sia in senso longitudinale che in senso trasversale.

Tranvie provinciali

Sarà soppresso il lungo e vizioso percorso della linea elettrica nel tratto dalla stazione di S. Sofia alla Stanga, che veniva a guastare ottime aree da destinare a costruzioni semi–intensive. Il nuovo percorso, in parte fino a Via del Gattamelata, si svolgerà sull' attuale binario per Piove e per Bagnoli; da qui attraverso il nuovo ponte sul canale di Roncaiette e il tratto di nuova strada che mette in Via Fistomba, torna ad allacciarsi all' attuale all' inizio della provinciale Padova–Venezia.

ZONE VERDI

Di grande interesse è per Padova il problema del verde. Non si tratta soltanto dei cosiddetti polmoni della città, argomento sempre attuale e grave. Sotto questo aspetto si può infatti asserire che Padova con la tutela delle zone che ormai possiede, e con l'acquisto di alcuni giardini privati, ha assicurato il suo patrimonio di verde in misura invidiabile. Una cinta murata, dello sviluppo di oltre dieci chilometri, che abbraccia la parte più agglomerata della città, con fascie, malgrado le ultime costruzioni periferiche, ancora libere all' interno e all' esterno, con numerosi bastioni circolari o pentagonali, assicura di per sè alla città futura una dotazione di mq. 8

NUOVA RIVIERA SAVONAROLA E NUOVO PONTE DAL BIVIO FRA VIA SAVONAROLA E RIVIERA S. BENEDETTO.

PONTE MOLINO, TORRE "DEGLI EZZELINI„ E NUOVA RIVIERA SAVONAROLA.

LA " TORRE DEGLI EZZELINI ,, DA VIA DANTE

IMBOCCO DELLA NUOVA " VIA DEL NAVIGLIO ,, DAL PRATO DELLA VALLE.

ABSIDE DI S. SOFIA, LIBERATA, COLLA NUOVA VIA VERSO PONTECORVO.

QUARTIERE DEL GHETTO: INTERNO, DIRADATO DI CORTE LENGUAZZA.

RESTO DEL CONVENTO DI S. URBANO CON VISTA DEI FABBRICATI DI VIA FABBRI (GHETTO).

FIANCO, LIBERATO, DEL DUOMO, VISTO DA VIA TADI.

CHIESA DEGLI EREMITANI, ISOLATA, VISTA DAL CORSO DEL POPOLO.

per abitante. Sono per lo più zone ancora trascurate e la cui funzione dovrà essere integrata per mezzo di cure sagaci. Non esitiamo a proporre che il vincolo del verde sia esteso a qualche zona già in parte occupata da costruzioni all' esterno delle mura. Lontani dal proporre sistemazioni leziose, che altrove furono giustamente deplorate, crediamo sufficienti l'impianto di una ben scelta vegetazione, qualche strada che renda accessibili i luoghi e l' apertura di una canaletta per il ricambio delle acque, che ora, per tratti, ristagnano in fossi e paludi all' esterno delle mura. Chè se questi provvedimenti saranno presi, il verde sarà illeggiadrito dalle mura stesse e dal fiume e dai canali che le lambiscono.

Oltre a questa zona, di sviluppo specialmente lineare e che ha l' incomparabile merito di offrirsi senza lungo cammino a tutti i quartieri, altre zone più larghe devono essere elargite ai polmoni e allo spirito dei cittadini. Così il piano prevede di destinare a verde una lunga striscia ad ovest del quartiere di Vanzo, dove, per le ripetute ragioni, si dovrà limitare la costruzione di nuove case, la parte di terreno compresa tra la Via Porciglia e la Chiesa degli Eremitani e l' area di demolizione dell' attuale distretto militare, e, finalmente, di rendere pubblico il giardino Camerini. Questa dotazione esime anche dalla istituzione di un vero parco, di cui, per la limitata estensione della città, non si ravvisa il bisogno.

Altro aspetto del problema riguarda piuttosto l' estetica cittadina, quale risulterà più dall' effetto d' insieme che dalle singole macchie, nelle quali il verde dovrebbe essere sempre trattato con giusto discernimento. Si è già osservato che il volto di Padova è specialmente medioevale; ma se di questa sua complessa e inesprimibile fisionomia si potesse abbozzare almeno qualche tratto, diremmo che dalle consorelle del Veneto, con cui ha maggiori affinità, la distingue la severità dell' ambiente urbano, espressione forse del costume e di quelle prerogative culturali, culminate nello Studio, per le quali l' incisivo spirito popolare veneto designava i padovani *gran dotori*. Ma questa severità diventa addirittura accigliata nelle vie strette e cupe, pur sempre interessanti per i visitatori, ma non sempre tali da ispirare letizia d' animo ai suoi abitanti. E i cittadini di queste antiche città che, come fu autorevolmente osservato, non vogliono essere ridotti alla parte di pezzi interessanti di museo etnografico, si ribellano talora a quello spirito da loro considerato eccessivamente conservatore, perchè pensano che di esso siano prezzo la salute dei loro corpi e la serenità della loro vita. Essi hanno diritto, dovunque sia possibile, a una finestra, da dove l' occhio possa allietarsi in un accenno di natura. Macchie di verde, che noi abbiamo segnato specialmente dove concorrevano alla soluzione di particolari difficoltà, dovrebbero essere frequentissime e precisate nell' esecuzione del piano definitivo.

Terzo aspetto è quello della zona agricola, di cui è superfluo rimarcare i pregi, già proposta altrove e che noi ravvisiamo più che mai utile per Padova. Proponiamo

che sia estesa anche all' infuori del territorio comunale, fino a una distanza di km. 2.500, dal limite esterno della zona d' espansione.

SISTEMAZIONE FLUVIALE

La sistemazione del Bacchiglione, l' avvenire del porto fluviale e l' attuazione del piano, sono strettamente connessi. È noto che sono in avanzata esecuzione lavori di sistemazione che interessano il regime delle acque all' interno della città, e che, d' altra parte, tendono a migliorare spiccatamente le comunicazioni fluviali tra Padova ed il Porto Industriale di Marghera e tra Padova e Chioggia.

Trasformato in canale navigabile il vecchio scaricatore del Bassanello convenientemente allargato, questo andrà a scaricare nel Piovego a circa due km. dalla città in località S. Gregorio. Un opportuno sostegno, proposto dall' attuale progetto subito a monte dello scarico, impedirà il deflusso delle acque verso la città, che così rimarrà completamente sottratta all' influenza delle acque di piena. Ne abbiamo proposto, parlando del Porto Fluviale, lo spostamento più a monte. Qui rimane da considerare il problema in rapporto al piano regolatore. La sistemazione fluviale così progettata, già in avanzata esecuzione, sarà ultimata entro l' anno 1937. Dato il breve tempo che intercede all' ultimazione di queste opere, i progettisti, nell' impostazione delle loro soluzioni, hanno tenuto conto dei vantaggi e della nuova situazione che si verrà a creare per i corsi d' acqua attraversanti la città. La sistemazione permetterà:

a) di abolire gli argini della riviera dalla Barriera Saracinesca a S. Benedetto, che così, come è stato accennato, sarà portata a una larghezza sufficiente per poter adempiere alla sua nuova funzione nella rete stradale futura;

b) di abolire i vari parapetti–difesa, ad esempio quelli di S. Leonardo e della Riviera Tiso da Camposampiero, in modo da far emergere la parte inferiore delle case, che, attualmente, per la loro bassa quota, rimangono nascoste nelle principali visioni prospettiche;

c) di regolare o sospendere, ove occorra, il deflusso nel tratto del Naviglio dal Ponte delle Torricelle alle Porte Contarine;

d) di mantenere normalmente nell' alveo del Bacchiglione quella quantità d' acqua che è necessaria per la conservazione del paesaggio.

FOGNATURA CITTADINA

Gli studi dell' Ufficio Tecnico dei LL. PP. per risolvere il problema delle fognature di Padova, eseguiti quando già era decisa la sistemazione fluviale ora in atto, ci dispensano da uno studio radicale. Basterà esaminare se quel progetto sia

compatibile con le linee direttive e caratteristiche del piano. Ricordiamo che il progetto dell' Ufficio Tecnico, lasciate impregiudicate le ipotesi del sistema *separato* e del sistema *misto*, divideva il territorio in quattro zone che brevemente indichiamo:

1°) una zona esterna alla cinta murata, con proprio collettore;

2°) zona comprendente tutta la città murata e la zona di ampliamento del vecchio piano, ad ovest;

3°) zona a sud del Roncaiette abbandonato;

4°) zona Arcella–Stanga.

Questa suddivisione può in massima venire mantenuta senza pregiudizio del nostro piano. Si può solo osservare che la limitazione da noi imposta alle costruzioni esterne ad ovest, a sud e a sud–est della città, diminuiscono l' importanza dei rispettivi bacini. D' altra parte, per le zone esterne, il terreno lascia molta libertà di scelta nel tracciato dei collettori e questa parte del problema igienico appare meno strettamente legata al problema urbanistico. Più grave appare invece la parte che riguarda la città murata per il collocamento dei vari collettori, che dovendo evitare le vie strette, per evidenti ragioni di sicurezza dei fabbricati, dovrebbero aver sede lungo il Naviglio e lungo il canale Torricelle–S. Massimo. E qui interviene con vivo richiamo l' azione del nostro piano. Difatti col progetto dell' Ufficio Tecnico Municipale si è prevista la soppressione di vari canali interni della città. In sostanza la copertura o soppressione del Naviglio nel tratto Torricelle–Contarine coincide col progetto di apertura della nuova arteria nord–sud del nostro piano. Riteniamo invece il canale Specula–Torricelle–S. Massimo insopprimibile per la sua importanza paesistica. Nel piano è prevista solo la copertura del canale "delle Albere,,. Nel dilemma tra il sistema diviso e il sistema misto dovrà essere data la preferenza a quello che consente le minori sezioni per non occupare l' alveo dei canali. E, sempre a questo scopo, occorre ripartire i bacini a ovest della città in modo da far defluire verso nord la maggior possibile quantità d' acqua. Anche di questo ci basti avere affermato la possibilità, di cui è facile il controllo.

V. - ATTUAZIONE E GRADUAZIONE

ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE

Per l' attuazione del piano regolatore occorrono, a nostro avviso, mezzi legislativi e provvedimenti d' ordine morale. La vastità del campo legislativo–urbanistico non consiglia di fare, in questa sede, una proposta concreta di legge e di regolamento. Soltanto un organo municipale adatto può affrontare il tema con possibilità di fare opera compiuta. D' altra parte, i criteri generali per l' applicazione giuridica

dei piani regolatori, concretati recentemente nella nota proposta di legge, possono essere applicati con vantaggio per Padova. E così per i criteri giuridici come per quelli architettonici si dovrebbe ripetere, almeno in parte, ciò che è stato detto per Brescia per Bari e per altre città. Noi crediamo d' avere assolto il compito d' un piano di massima quando abbiamo indicato alcuni argomenti e punti di vista di speciale interesse per la nostra.

Non è certo nuova l' osservazione che l' estetica della strada teme offesa più dal cozzo delle masse che da quello delle forme stilistiche. Noi la condividiamo purchè non eretta a principio assoluto. In una veduta assonometrica del primo tratto dell' arteria tangenziale al centro, alla quale si attaccano o sono vicine le piazze Garibaldi e Cavour e la nuova piazzetta "della Prefettura,,, abbiamo iniziato uno studio delle masse esistenti con lo scopo che le nuove costruzioni si uniscano in un insieme armonico con le vecchie, talora di altezza e di mole molto differenti. Padova ha qualche esempio di nuovissimo stile persino nell' ambito del nucleo più antico. Sono esempi che hanno nettamente diviso il ripudiabile da ciò che si può accettare; ma queste esperienze permettono nuove deduzioni, avendo dimostrato di qual peso sia, nel legare tra loro gli edifici, l' eguaglianza della materia. Si insiste, della materia, non soltanto del colore, perchè la materia trascende il colore per un qualcosa, che non sempre si può esprimere, ma che emana dagli oggetti e parla allo spirito talvolta più che la stessa forma. Ad esempio la superficie ruvida e calda della terra cotta ha un'espressione così marcata da superare spesso quella dello stile. E basi di stile si possono dire la pietra e determinate specie d'intonaci. Questo criterio dovrà essere tenuto presente nelle norme del regolamento edilizio che integrerà il piano regolatore, applicando particolari disposizioni a ciascuna strada o gruppi di strade. La larghezza delle strade, proporzionata, dov' è possibile, all' entità del traffico, sarà subordinata, nella città vecchia, alle condizioni esistenti e non è superfluo insistere sulla diversità dei criteri a cui dovranno informarsi le strade della città murata da quelli della nuova estensione urbana.

Per la città murata l' altezza dei fabbricati dovrà essere limitata rigorosamente anche nei casi in cui manchi il profilo regolatore. Ricordiamo che l' attuale regolamento edilizio stabilisce come criterio generale che l'altezza dei fabbricati non deva superare una volta e mezza la larghezza della strada. Questa proporzione non dovrebbe essere eguale per tutte le strade; ma variare secondo i quartieri in modo che dimensioni assolute e proporzioni corrispondano al carattere della strada o del quartiere nelle parti vecchie ed imprimano un carattere alle nuove. È anche opportuno precisare che, nelle nuove strade porticate, per larghezza utile sia considerata quella della parte di strada scoperta. Da questo criterio deriva una minore altezza nei fabbricati. Ed è bene. L' elogio delle vecchie strade parte da considerazioni che non reggono per strade nuove e più grandiose. L' aspetto, il senso, la

poesia delle cose non derivano soltanto dalla proporzione rispettiva delle loro parti; ma anche dalla grandezza del loro complesso, ossia dal rapporto, che penetra lo spirito umano per vie non sempre definite, tra certe cose e certe altre di nozione comune e generale, come, ad esempio, il corpo dell' uomo, la sua forza fisica, le sue facoltà. Le strade porticate dell' antica Padova sembrano raccogliere in ambienti chiusi la vita cittadina e le conferiscono un particolare senso d' intimità e di protezione. Piacciono nella loro mole modesta e non si possono rifare ingrandite a dismisura: meglio piuttosto abbandonare i portici e staccarsi del tutto dall' ambiente della città vecchia per lasciare, nelle nuove strade, sia pure attraverso moderati accostamenti, più libero sfogo e sincere espressioni a uno spirito differente. Insomma insistiamo non solo nella necessità, additata da altri per altre città, ma per Padova più che mai necessaria, di profili regolatori; ma anche di norme speciali per ciascuna strada.

Precauzioni e limitazioni d' altezza saranno da prendere per la ricostruzione da una sola parte, delle strade da allargare. La strada dev' essere organismo armonico non tanto per singoli tratti, quanto nella sua complessiva estensione. A dimostrare quanto sia pericoloso attentare a tale condizione architettonica basti l' esempio di Via Roma colle nuove case sul lato orientale, prive di portici, di fronte alla bellissima fuga di portici dell' altro lato. I nuovi organismi della viabilità cittadina dovranno perciò ripudiare le vie con una sola fila di portici, preferendo ad una fronte stradale disarmonica, l' ampiezza d' uno spazio, piazza, giardino, fiume, verso cui l' occhio si distragga, non costretto a cercare, inconsapevolmente, una ragione d' equilibrio. E, da ultimo, il portico sia quello classico, a confortare il cammino e la quotidiana fatica con la protezione delle volte e col vincolo sempre rinnovato degli archi in lunghe file. Sia severamente vietato nei portici l' uso degli architravi che, col pretesto di concedere una maggiore illuminazione, ma con dubbia efficacia, hanno fatto qualche loro brutta comparsa, vecchia e recente, e guastato la continuità della linea.

La più ampia larghezza di criteri dovrà essere adottata per la nuova estensione cittadina, dove ogni mezzo dovrà essere posto in atto perchè le costruzioni, che verranno a sorgere, non impediscano o ritardino l' avverarsi di ulteriori sviluppi. La distanza delle nuove costruzioni dal ciglio stradale sia fissata di 10 metri per la grande strada Padova–Aereoporto–Ponte di Brenta e di m. 5 per le altre strade nelle zone a costruzione estensiva e semi–intensiva. Per la Via Trieste, o per la Via Nicolò Tommaseo, sia lasciata lateralmente una zona sufficiente a consentire l' eventuale impianto di una linea tranviaria interprovinciale e da assicurare una larghissima capacità di traffico automobilistico nella direzione est–ovest. La cintura dei terreni agricoli, di cui è stato detto a proposito del verde, non riguarda solo la configurazione estetica e le condizioni igieniche della città; ma è necessaria a impedire

il sorgere di costruzioni disordinatamente, creando uno stato di fatto, che può riuscire, in un non lontano domani, pregiudizievole all' economia comunale, per la quale sarebbe eccessivo provvedere ai servizi pubblici, a meno di non lasciare irrimediabilmente insoluti, per questi nuclei spontanei, i più necessari problemi. Al contrario occorrerà prendere disposizioni speciali per Ponte di Brenta, frazione del Comune con notevole agglomerato di case, che potrà essere un' opportuna *borgata satellite* per la sua vicinanza alla zona industriale, alla ferrovia e al bivio delle strade per Venezia e per Treviso.

Abbiamo accennato a mezzi d' ordine morale. A questo proposito non si può negare che la mania del piccone demolitore abbia invaso anche Padova e che anche qui la seduzione del nuovo abbia raggiunto tale diapason da uccidere l' affetto per l' antico, rimasto privilegio di pochi cultori delle bellezze e delle memorie cittadine. Occorre dimostrare che la comodità e l' igiene non sono termini antitetici alla conservazione delle cose passate; che non si tratta di conservare il vecchio per il vecchio, ma il vecchio in quanto è bello in sè o nel complesso ambientale; che quasi tutte le case hanno un carattere che occorre conservare verso la fronte stradale; ma che si possono sistemare con maggiore libertà e con criteri moderni verso i cortili: trovare insomma l' equilibrio tra la timidezza dei conservatori e l' iconoclastia degli innovatori. Occorre che il pubblico impari ad amare questo suo antico patrimonio edilizio; ad amare però le case per quello che sono, non per quello che vorrebbero essere nella fantasia di ricostruttori manierati. Occorre insomma che si formi una coscienza urbanistica popolare e, a questo scopo, sieno promosse riunioni e associazioni per diffondere la conoscenza del piano regolatore e che la sua osservanza non sia soltanto demandata alla legge; ma possa davvero essere affidata al buon senso dei cittadini. Come caso particolare ricordiamo che, per la tutela e per la diffusione del verde, che deve tuttavia essere disciplinato con intelligenza, si sono costituite anche in vicine città apposite associazioni. Quella che sorgesse a Padova potrebbe subito fregiarsi di non comune nobiltà, riallacciando le sue origini a quella « Società Promotrice del Giardinaggio » che, in altri tempi, premiava la costruzione del Giardino Treves, disegnato da Giuseppe Jappelli.

GRADUAZIONE DEL PIANO TRENTENNALE E PIANO INDEFINITO

Com' è nel carattere di un piano trentennale la sua attuazione, per quanto esattamente determinata, avrà luogo per fasi. Il provvedimento più urgente dovrebbe consistere nella costruzione del Ponte sul Piovego in corrispondenza di Via Porciglia e nell' apertura delle comunicazioni interregionali, a cui dovrebbe seguire l' apertura della Via « del Naviglio » nel tratto Cassa di Risparmio–Via S. Fran-

cesco con l' allargamento di Piazza Garibaldi, e poi la comunicazione tangenziale Savonarola–Eremitani.

La massima sostenuta che il centro non si debba manomettere se non in quanto sia categoricamente richiesto dall' igiene e dalla viabilità, suggerisce alcune cautele. Così, prima d' attuare qualunque provvedimento tra la Via Gregorio Barbarigo e la Via S. Martino e Solferino, come la piazzetta davanti il Palazzo Papafava segnata nel piano, prima anzi dell' esecuzione del piano definitivo, dovrebbero essere fatte una statistica del traffico nel punto più stretto del *cardo massimo* presso il Monte di Pietà e presso Via Vescovado e la contemporanea statistica nelle diramazioni e strade collaterali. Sbarrato poi al transito il *cardo* in uno o più punti e rifatta la statistica, i risultati dovrebbero indicare le direttrici degli eventuali allargamenti e dei nuovi passaggi [1]. Questo procedimento potrebbe essere adottato in molti casi almeno come metodo indiziario, se non totalmente probativo. I diradamenti del centro riscuoteranno oggi ancora le migliori simpatie del pubblico; posti però nei limiti segnati dal piano, avranno sempre carattere di provvedimenti parziali e potranno essere attuati contemporaneamente agli altri senza essere messi in una speciale graduatoria.

Alla graduazione del piano trentennale si contrappone la visione lungimirante dell' avvenire della città senza limitazioni di tempo; visione che, non avendoci abbandonati nella redazione di questo studio, ha suggerito certi provvedimenti non sempre materialmente delineati, ma che, secondo la felice espressione del Giovannoni, costituiscono un programma più o meno nascosto nella planimetria. Di questo programma occorre però rivelare almeno alcuni criteri.

Un' incognita per l' avvenire, si è già osservato, consiste nel problema dei trasporti. Non è escluso, ad esempio, che le ferrovie, a malgrado dell' attuale decadenza, possano riassumere in avvenire, opportunamente trasformate, la loro importanza e fors' anche ulteriori sviluppi, sì che la linea ferroviaria vicina alla città deva essere trasportata più a nord, per modo che la città rimanga tutta a sud della linea. In questo caso s' imporrebbe il collegamento della nuova stazione con le varie provenienze; ciò che, senza precisare i singoli tracciati, che del resto si rendono evidenti all' esame della planimetria, si ottiene con l' assicurare uno sviluppo di strade, che si stacchino dalla stazione a raggiera nelle direzioni centrali e periferiche. Questa condizione si verifica nel piano in misura evidente. Dal punto più a nord della città nuova, infatti, si staccano quattro strade, che formano fra loro un angolo di circa 40°, in direzione della città e della sua periferia, delle provenienze regio-

(1) Sembra infatti doversi verificare il fenomeno reciproco: che, migliorato il passaggio per le vie su cui si era riversato il traffico durante lo sbarramento, la nuova attrazione di queste, costituita dalla maggiore agevolezza del transito, dovrebbe richiamare una parte di quel traffico, che prima si svolgeva per la via sbarrata.

nali, del quartiere industriale, dell' autostrada e del campo d'aviazione. Nell' ipotesi che impreveduti avvenimenti o nuovi mezzi od uno sviluppo eccezionale dell' aviazione concentrassero la maggiore attrazione verso l' est, il nuovo centro di radiazione sarebbe costituito dal crocevia della Stanga e dalle sue vicinanze e anche da questo punto è facile rilevare l' esistenza o l' avvenuto preordinamento di strade a raggiera. Così anche la situazione del nuovo quartiere industriale rimane propizia al miglior uso della ferrovia anche se eventualmente spostata. Altro criterio è quello di una ulteriore spostabilità delle tranvie interprovinciali, che, in avvenire, quando le comunicazioni dall' est col centro dovessero assumere maggiore importanza, potranno essere trasportate più a nord in adiacenza alla Via Trieste o alla Via Nicolò Tommaseo, come fu già indicato. Finalmente l' allacciamento dell' attuale autostrada con la progettata pedemontana, già compiuta nel tratto Torino–Brescia, potrà agevolmente essere fatto attraverso la zona agricola lasciata a nord della zona d' espansione, senza trovare ostacoli nel suo tracciato.